THE UNIVERSITY
OF ILLINOIS
LIBRARY

385.06
VE
1891 2

Nr. 50. **Zeitung des Vereins** 1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 28 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche officielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 1. Juli 1891.

Inhalt:

Herr von Maybach.
Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Rechnungsjahr 1889. (Fortsetzung.)
Vereins-Mittheilungen:
Neue Vereinsbahnstrecken.
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Preussen: Gesetz, betr. die Erweiterung, Vervollständigung und bessere Ausrüstung des Staatseisenbahn-Netzes.
Betriebsergebnisse im Mai d. J.
Aus dem Preuss. Herrenhause.
Winterfahrplan-Konferenz.
Vorarbeiten.
Betriebseröffnungen.
Eröffnungen u. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Aenderung von Stationsnamen.
Altdamm-Colberger Eisenbahn.
Altenburg-Zeitzer Eisenbahn.
Hoyaer Eisenbahn.
Mecklenburgische Südbahn.
Werrabahn.
Zittau-Reichenberger Eisenbahn.
Sonderzüge zu ermässigt. Preisen.
Posener Pferdebahn.
Rhein-Weser-Elbekanal.
Die Leistungsfähigkeit d. Wasserstrassen.
Aus Skandinavien:
Betriebseröffnung Schwedischer Eisenbahnen in 1890.
Aus Spanien:
Uebertragung des Betriebes der Eisenbahn Madrid - Villa del Prado an d. Militärverwaltung.
Katalonische Centralbahn.
Strassenbahnen von Madrid und von Spanien.
Betriebseröffnungen.
Einfluss des Kriegsministers auf den Eisenbahnbau.
Konzessionsverdingung.
Personalnachrichten:
Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnung von Strecken.
2. Eröffnung von Stationen.
3. Güterverkehr.
4. Eisenbahn-Effektenverkehr.
5. Verdingungen.
6. Verkauf von Altmaterialien.
7. Bilanzen.
8. Vermischte Bekanntmachung.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herr von Maybach.

Der Staatsminister und Minister der öffentlichen Arbeiten, Herr von Maybach, ist aus seinem Amt geschieden, dem er über 13 Jahre hindurch vorgestanden hat. Huldvoll ausgezeichnet vom Landesherrn, mit ehrenvollen Abschiedsworten hervorragender Vertreter aller grösseren Fraktionen aus beiden Häusern des Landtages bedacht, unter den Segenswünschen der Beamten seines grossen Ressorts tritt Herr von Maybach von dem Schauplatze seiner Thätigkeit ab, da in Hinblick auf den leidenden Gesundheitszustand des hochverdienten Staatsmannes Se. Majestät der König den wiederholten Anträgen auf Dienstentlassung nachzugeben sich entschliessen musste. Herr von Maybach hat im Dienste seines Königs und Vaterlandes selbstlos und unermüdlich gewirkt und darf stolz darauf sein, neben dem eisernen Reichskanzler zu den selbständigen Organisatoren Preussens zu zählen, deren Namen mit unauslöschlichen Lettern in das Buch der Preussischen Geschichte eingetragen wird.

In Herrn von Maybach finden wir einen der hervorragendsten Vertreter des altpreussischen Beamtenthums. Die uneigennützige, getreue Pflichterfüllung ist die unantastbare Beamtenehre, der Dienst kennt keine persönlichen Wünsche. Und wenn das Herz auch blutet vor häuslicher Sorge — die Pflichten des Amtes dürfen durch nichts beeinträchtigt werden. Solche Gesinnung kann nur hoch gehalten werden, wenn der Chef mit einem so leuchtenden Beispiele vorangeht.

Strenge, Gerechtigkeit und Wohlwollen ermöglichen die Organisation eines grossen Beamtenheeres, falls der Chef es versteht, diese Grundsätze dem Beamtenkörper einzuimpfen. Und Herr von Maybach hat es verstanden, wie kein anderer, in dem grossen Beamtenkörper den militärischen Geist hoch zu halten, welcher das Personal zu dem bestgeschulten der Welt macht, ohne dabei den Menschen zur Nummer zu stempeln und dessen individuelle Veranlagung zu bedrücken. Seinem klaren Blick verdankt die Technik, dass mit den alten Vorurtheilen gebrochen ist und dem Techniker die ihm gebührende Stellung in der Eisenbahnverwaltung eingeräumt wird. Herr von Maybach hat stets das frühere Missverhältniss, welches im Auslande niemand begreifen konnte, dass diejenigen, welche die Bahnen erdacht, gebaut und unterhalten haben, nicht befähigt sein sollen, bei der Verwaltung ein vollwichtiges Wort mitzureden, anerkannt und ist unausgesetzt bemüht gewesen, dasselbe zu beseitigen. Das durfte nicht wie der gordische Knoten gelöst werden, denn wer kann ungestraft in einer geregelten Verwaltung oder einem geordneten Staatswesen auf einmal alle Einrichtungen auf den Kopf stellen wollen, es wurde aber gelöst mit sichtbarem Wohlwollen, mit folgerichtigem Vorgehen und das verdanken die Techniker dem Manne des Verwaltungsfaches, dem Juristen. Das wollen wir Techniker — ich sage wir, denn ich habe auch den Vorzug gehabt, als Staatsbeamter unter Herrn von Maybach lange

Jahre gearbeitet zu haben — nicht vergessen; denn leider gab es Zeiten, wo einige unserer zu hohen Stellungen gelangten Kollegen es für selbstverständlich zu halten schienen, ihr Fach zu verleugnen und die gesellschaftliche und dienstliche Stellung der nachgeordneten Fachgenossen auf ein Niveau herabzudrücken, für dessen Unangemessenheit sie im Panzer ihrer erkletterten Rangklasse kein Verständniss mehr hatten. Mit diesen Anschauungen hat Herr von Maybach schnell aufgeräumt.

Verzeihe der Leser diese Abschweifung, aber wes das Herz voll ist, geht der Mund über! Und wenn dem Erlöser aus einer Jahrzehnte erlittenen Ungerechtigkeit ein Wort der Anerkennung dafür gespendet wird, so ist das nur ein sehr bescheidener Dank, ein Dank, der auch früher gar nicht hätte angebracht werden dürfen. Ich bitte den Kollegen sich zu nennen, der es gewagt haben würde, Sr. Excellenz für eine das technische Fach hebende Maassregel zu danken! Das ist eben der richtige Vorgesetzte, dessen Entschliessungen niemand zu kritisiren wagt (denn ein Dank ist ja auch eine Kritik) und unter dessen Leitung doch freudig gearbeitet wird. Ja, wir dürfen stolz darauf sein, wie in dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten gearbeitet wird. Nur zu leicht wird den Behörden die büreaukratische Schwerfälligkeit angehängt. Wer aber je mit dem Ministerium zu thun gehabt hat, wird darüber erstaunt gewesen sein zu sehen, in welch' kurzer Zeit die schwierigsten Fragen erledigt werden. Der Bericht ist weiter gegeben an das Ministerium, der Beamte athmet auf und freut sich, dass die Sache vom Arbeitstisch verschwunden ist. Ja, die Ruhe dauert nicht lange, die Antwort ist mit einer verblüffenden Schnelligkeit eingetroffen, kurz, klar, ohne jedes überflüssige Wort und unter Ausschliessung aller Fremdwörter. Die Sache muss erledigt werden, schnell und mit Verständniss. Das schult die Beamten und wirkt bis zur untersten Instanz, ein Schlendrian kann nicht einreissen.

Die Verdienste des Herrn von Maybach bei dem grossen Werk der Verstaatlichung der Eisenbahnen zu schildern, reicht meine Feder nicht aus. Vier Milliarden wurden umgesetzt und nie ist eine vorzeitige Mittheilung aus dem Ministerium an das Publikum gelangt. Das wilde Börsenspiel konnte sich nicht an die Verstaatlichung der Eisenbahnen knüpfen und als es in einem Falle versucht wurde, da geisselte der Herr Minister das sinnlose Glücksspiel und sein Ausspruch in der Sitzung des Preussischen Abgeordnetenhauses vom 12. November 1879: „Ich glaube, dass die Börse hier als ein Giftbaum wirkt", ist zum geflügelten Wort geworden und von Georg Büchmann im Citatenschatz des Deutschen Volkes gewissenhaft registrirt.

Die gewaltige Aufgabe, welche Herr von Maybach in der Verstaatlichung der Eisenbahnen gelöst hat, ist in unserem Vaterlande vielfach unterschätzt worden. Das Ausland hat diese Leistung weit besser gewürdigt und nach einem Maybach ausgeschaut, bis dann nach dem bewährten Vorbilde sich in den verschiedenen Ländern der Verstaatlichungsgedanke Bahn brach und die in Preussen geübte Praxis mehr oder weniger vollkommen nachgeahmt werden konnte.

Der Herr Staatsminister von Maybach scheidet aus seinem Amte und wenn er auf seine Organisation zurückblickt, so darf er sagen: „ich habe mein Haus gut bestellt". Möge sein bewährter Rath uns noch lange zur Seite stehen, hat er es doch in Aussicht gestellt; denn das Mandat als Landtagsabgeordneter wird Herr von Maybach behalten. K.

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Rechnungsjahr 1889.

(Fortsetzung aus Nr. 46.)

Im Berichtsjahre wurden für die Beförderung von Personen (einschl. der Beförderungen auf Rückfahrt-, Rundreise- und Abonnementskarten, sowie in bestellten Sonderzügen) vereinnahmt: 1. bei den Deutschen Bahnen 321 918 492 ℳ (gegen 298 599 713 ℳ im Vorjahre), 2. bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 43 003 924 (40 756 250) ℳ, 3. bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 119 985 293 (112 716 322) ℳ und 4. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 484 907 709 (452 072 295) ℳ

Auf jedes Personenwagen-Achskilometer entfielen hierbei durchschnittlich:

1. bei den Deutschen Bahnen . . . . . 14,57 (14,86) ₰
2. „ „ Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen . . . 16,56 (16,64) „
3. „ „ Oesterreich.-Ungarischen Bahnen . 15,35 (15,56) „
4. „ „ sämmtlichen Vereinsbahnen . . . 14,89 (15,18) „

Die Gesammteinnahme aus dem Personenverkehr (einschl. des Gepäckverkehrs, der Nebeneinnahmen usw.) betrug:

Laufende Nr.	Bahngruppe	Einnahme überhaupt	Einnahme durchschnittlich für jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge
		Mark	
1	bei den Deutschen Bahnen . . .	332 534 332 (308 494 873)	8 429 (8 012)
2	bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen	44 349 719 (42 042 028)	7 085 (7 050)
3	bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	124 929 870 (117 223 371)	5 148 (4 864)
4	bei den sämmtlichen Vereinsbahnen	501 813 921 (467 760 272)	7 171 (6 822)

Durchschnittlich wurden für das Kilometer mittlerer Betriebslänge von den Preussischen Staatsbahnen 9 211 ℳ vereinnahmt; dieselben hielten sich mithin sowohl über der entsprechenden Durchschnittszahl der Deutschen Bahnen als auch über derjenigen der sämmtlichen Vereinsbahnen. Von den sämmtlichen Vereinsbahnen erreichte die Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth) den höchsten Betrag von 44 068 ℳ, während — mit Ausschluss verschiedener Ungarischer Lokalbahnstrecken, der Gölnitzthalbahn und der Militärbahn Banjaluka-Doberlin — die Böhmischen Kommerzialbahnen den niedrigsten Betrag von 838 ℳ zu verzeichnen hatten. Die Durchschnittseinnahme der Deutschen Bahnen von 8 429 ℳ auf das Kilometer mittlerer Betriebslänge wurde (einschl. der Preussischen Staatsbahnen) bei 8 derselben und der Gesammt-Durchschnittssatz von 7 171 ℳ von 10 Bahnen überschritten. Bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen wurde sowohl die Durchschnittseinnahme dieser Gruppe von 7 085 ℳ als auch die Gesammt-Durchschnittseinnahme von 7 171 ℳ von 6 Bahnen überholt. Von den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen sind 13 über die Durchschnittseinnahme dieser Gruppe von 5 148 ℳ, hingegen nur 5 über die Gesammt-Durchschnittseinnahme von 7 171 ℳ gekommen.

In dem Berichtsjahre wurden für jedes Personenkilometer durchschnittlich vereinnahmt:

Lfde. Nr.	Bahngruppe	in der I. Wagenklasse	in der II. Wagenklasse	in der III. Wagenklasse	in der IV. Wagenklasse	von Militärs	überhaupt
		Pfennig					
1	bei den Deutschen Bahnen	8,09 (8,17)	5,17 (5,28)	3,10 (3,15)	2,02 (2,10)	1,53 (1,53)	3,18 (3,25)
2	bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen . .	6,98 (6,96)	5,55 (5,53)	3,35 (3,41)	2,39 (2,39)	2,11 (2,23)	4,05 (4,10)
3	bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	8,63 (9,23)	5,37 (5,81)	3,52 (3,63)	2,55 (2,69)	1,72 (1,68)	3,93 (4,06)
4	bei den sämmtlichen Vereinsbahnen . .	7,99 (8,16)	5,26 (5,42)	3,23 (3,30)	2,03 (2,11)	1,63 (1,63)	3,40 (3,49)

385.06
VE
1891

Die höchsten Einnahmen für das Personenkilometer wurden in der I., III. und IV. Wagenklasse bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen, in der II. Wagenklasse und bezüglich der Militärbeförderung bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen erzielt. Bei den Deutschen Bahnen schwanken diese Einnahmen in der I. Wagenklasse zwischen 10, 18 ₰ bei der (IV. Klasse nicht besitzenden) Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn und 5, 99 ₰ bei der (mit IV. Klasse nicht ausgerüsteten) Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth), in der II. Wagenklasse zwischen 8, 07 ₰ bei der (I. und IV. Klasse nicht besitzenden) Wismar-Karower Eisenbahn und 3, 27 ₰ bei der (mit IV. Klasse nicht ausgerüsteten) Crefelder Eisenbahn, in der III. Wagenklasse zwischen 4, 80 ₰ bei der (I. und IV. Klasse nicht besitzenden) Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn und 2, 14 ₰ bei der Crefelder Eisenbahn, in der IV. Wagenklasse zwischen 2, 59 ₰ bei der Oldenburgischen Staatsbahn und je 2, 00 ₰ bei dem Deutsch-Nordischen Lloyd, der Hessischen Ludwigsbahn und der Unterelbeschen Eisenbahn bezw. überhaupt — mit Ausnahme der Preussischen Militärbahn — zwischen 4, 77 ₰ bei der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn und 2, 22 ₰ bei der Crefelder Eisenbahn. Den Durchschnittssätzen der Deutschen Bahnen standen diejenigen der Preussischen Staatsbahnen mit 7, 94 ₰ in der I., 5, 17 ₰ in der II., 3, 24 ₰ in der III., 2, 02 ₰ in der IV. Wagenklasse, 1, 53 ₰ für Militärbeförderung und 3, 09 ₰ überhaupt sehr nahe. Bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen schwanken diese Einnahmen in der I. Wagenklasse zwischen 9, 86 ₰ bei der Königlich Rumänischen Staatsbahn und 5, 83 ₰ bei der Holländischen Eisenbahn, in der II. Wagenklasse zwischen 7, 21 ₰ bei der Königlich Rumänischen Staatsbahn und 4, 59 ₰ bei der Holländischen Eisenbahn, in der III. Wagenklasse zwischen 4, 75 ₰ bei der Königlich Rumänischen Staatsbahn und 2, 49 ₰ bei der Grossen Belgischen Centralbahn, in der IV. Wagenklasse — welche nur bei 2 Bahnen vertreten ist — zwischen 2, 40 ₰ bei der Königlich Rumänischen Staatsbahn und 2, 16 ₰ bei der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn bezw. im ganzen zwischen 5, 37 ₰ bei der Königlich Rumänischen Staatsbahn und 2, 94 ₰ bei der Grossen Belgischen Centralbahn. Bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen bewegten sich die Durchschnittssätze, abgesehen von verschiedenen Lokalbahnstrecken, in der I. Wagenklasse zwischen 10, 87 ₰ bei der K. K. priv. Südbahn und 5, 86 ₰ bei der Königlich Ungarischen Staatsbahn, in der II. Wagenklasse zwischen 7, 20 ₰ bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Lokalbahnen) und 4, 22 ₰ bei der Königlich Ungarischen Staatsbahn, in der III. Wagenklasse zwischen 4, 80 ₰ bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Lokalbahnen) und 2, 84 ₰ bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, in der IV. Wagenklasse zwischen 3, 14 ₰ bei der Böhmischen Nordbahn und je 2, 36 ₰ bei der Buschtêhrader Eisenbahn und bei der Kaschau-Oderberger Eisenbahn bezw. im ganzen zwischen 4, 85 ₰ bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Lokalbahnen) und 3, 20 ₰ bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Die Einnahmen für Personenbeförderung überhaupt haben für das Kilometer mittlerer Betriebslänge betragen:

1. bei den Deutschen Bahnen . . . . . 8160 (7755) ℳ.
2. „ „ Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen . . . 6870 (6835) „
3. „ „ Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 4944 (4677) „
4. „ „ sämmtlichen Vereinsbahnen . . . 6929 (6593) ℳ.

Hiervon entfallen: 1. bei den Deutschen Bahnen auf die I. Klasse 401 (358) ℳ., II. Klasse 2195 (2114) ℳ., III. Klasse 3998 (3825) ℳ., IV. Klasse 1370 (1275) ℳ. und auf Militärs 196 (183) ℳ.; 2. bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen auf die I. Klasse 901 (905) ℳ., II. Klasse 2129 (2099) ℳ., III. Klasse 3638 (3620) ℳ., IV. Klasse 21 (12) ℳ. und auf Militärs 181 (199) ℳ.; 3. bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen auf die I. Klasse 348 (326) ℳ., II. Klasse 1374 (1287) ℳ., III. Klasse 3041 (2871) ℳ., IV. Klasse 33 (40) ℳ. und auf Militärs 148 (153) ℳ. und 4. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen auf die I. Klasse 427 (395) ℳ., II. Klasse 1904 (1822) ℳ., III. Klasse 3634 (3472) ℳ., IV. Klasse 786 (731) ℳ. und auf Militärs 178 (173) ℳ.

Aus der nachfolgenden Zusammenstellung ist ersichtlich, wie sich die kilometrischen Einnahmen aus der Personenbeförderung auf die einzelnen Wagenklassen in Hunderttheilen vertheilen.

Lfde. Nr.	Bahngruppe	auf die Wagenklasse I.	II.	III.	IV.	Beförderung von Militärs
		Hunderttheile				
1	bei den Deutschen Bahnen	4, 9 (4, 6)	26, 9 (27, 3)	49, 0 (49, 3)	16, 8 (16, 4)	2, 4 (2, 4)
2	bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen	13, 1 (13, 2)	31, 0 (30, 7)	53, 0 (53, 0)	0, 3 (0, 2)	2, 6 (2, 9)
3	bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	7, 0 (6, 9)	27, 8 (27, 5)	61, 5 (61, 4)	0, 7 (0, 9)	3, 0 (3, 3)
4	bei den sämmtlichen Vereinsbahnen	6, 2 (6, 0)	27, 5 (27, 6)	52, 4 (52, 7)	11, 3 (11, 1)	2, 6 (2, 6)

Von den sämmtlichen Vereinsbahnen wurden vereinnahmt: für Beförderung von Eilgütern 36 375 610 (34 362 523) ℳ., von Frachtgütern (einschl. Militärgüter) und zwar a) von Stückgütern 217 865 817 (198 891 245) ℳ. und b) von Wagenladungsgütern 1 011 305 082 (952 975 013) ℳ., von frachtpflichtigen Dienst- und Bau- (Regie-) Gütern 31 466 966 (28 587 045) ℳ., von lebenden Thieren 43 382 916 (42 151 896) ℳ., ferner an Nebeneinnahmen (Frachtzuschläge, Provisionen, Lager-, Lade-, Stand- und Wiegegeld, Konventionalstrafen usw.) 29 650 905 (27 660 810) ℳ.

Aus der nachstehenden Tabelle sind die aus den verschiedenen Beförderungen im Güter- usw. Verkehre bei den einzelnen Bahngruppen erzielten Einnahmen ersichtlich:

Laufende Nr.	Bahngruppe	Einnahmen aus dem Güterverkehre überhaupt ℳ.	für jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge ℳ.	für jedes Güterwagenachskilometer ₰
1	Deutsche Bahnen	869 311 019 (807 134 828)	21 721 (20 665)	8, 90 (8, 84)
2	Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen	75 044 310 (71 963 364)	11 850 (11 930)	8, 40 (8, 13)
3	Oesterreichisch-Ungarische Bahnen	425 691 967 (405 530 340)	16 715 (16 659)	10, 95 (10, 49)
4	sämmtliche Vereinsbahnen	1 370 047 296 (1 284 628 532)	19 345 (18 502)	9, 33 (9, 26)

Ueber dem Gesammtdurchschnitte dieser Einnahmen für das Kilometer mittlerer Betriebslänge waren geblieben von den Deutschen Bahnen 7 (einschl. der Preussischen Staatsbahnen) — darunter die Main-Neckarbahn mit dem Höchstbetrage von 33 561 ℳ. —, von den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen (wie im Vorjahre) nur die Warschau-Wiener Eisenbahn mit 65 433 ℳ. und von den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 14, darunter die Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit dem Höchstbetrage von 91 877 ℳ. Der Gesammt-Durchschnittssatz auf das Güterwagen-Achskilometer ist von 31 Deutschen Bahnen, 6 Bahnen der Gruppe „Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen“ und den sämmtlichen Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen — mit Ausnahme der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnen), der Ungarischen Nordostbahn, der Militärbahn Banjaluka-Doberlin und mehreren Ungarischen Lokalbahnstrecken — überschritten worden.

Die durchschnittliche Einnahme für jedes Tonnenkilometer in dem gesammten (Eilgüter, Frachtgüter jeder Art, frachtpflichtige Dienst- und Bau- [Regie-] Güter und lebende Thiere umfassenden) Güterverkehr betrug:

1. bei den Deutschen Bahnen . . . . . 3, 88 (3, 89) ₰
2. „ „ Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen . . . . 3, 80 (3, 69) „
3. „ „ Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 4, 80 (4, 71) „
4. „ „ sämmtlichen Vereinsbahnen . . . . 4, 12 (4, 11) „

Im einzelnen bewegten sich diese Einnahmen zwischen 20, 95 ₰ bei der Wernshausen-Schmalkaldener Bahn und 2, 71 ₰ bei der Niederländischen Rhein-Eisenbahn.

280765

Die Gesammteinnahme aus allen Quellen ist in der nachstehenden Tabelle zur Darstellung gebracht worden.

Laufende Nr.	Bahngruppe	Gesammteinnahme überhaupt	Gesammteinnahme durchschnittlich für jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge	Gesammteinnahme durchschnittlich für jedes Nutzkilometer	Gesammteinnahme durchschnittlich für jedes Achskilometer	Von der Gesammtsumme entfallen auf die Einnahmen aus dem Personen-Verkehre	aus dem Güter- usw. Verkehre	aus sonstigen Quellen
		ℳ	ℳ	ℳ	₰	Hunderttheile		
1	Deutsche Bahnen	1 232 061 717	30 715	3,98	9,98	27,0	71,6	2,4
		(1 137 433 900)	(29 052)	(3,95)	(9,90)	(27,1)	(71,0)	(1,9)
2	Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen	121 667 811	19 200	3,20	10,20	36,4	61,7	1,9
		(117 507 066)	(19 468)	(3,23)	(10,09)	(35,8)	(61,2)	(3,0)
3	Oesterreichisch-Ungarische Bahnen	558 127 036	22 800	5,10	11,53	22,4	76,3	1,3
		(530 326 101)	(21 780)	(4,62)	(11,17)	(22,1)	(76,5)	(1,4)
4	Sämmtliche Vereinsbahnen	1 909 291 686	26 918	4,14	10,32	26,3	71,7	2,0
		(1 782 963 882)	(25 641)	(4,06)	(10,24)	(26,2)	(72,1)	(1,7)

Nach den Längenverhältnissen sind — wie in den Vorjahren — die Einnahmen aus dem Personenverkehre bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen und die Einnahmen aus dem Güterverkehre bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen am höchsten gewesen.

Die höchsten Gesammteinnahmen aus allen Quellen wurden erzielt:

a) auf das Kilometer mittlerer Betriebslänge bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit 106 131 ℳ;
b) auf das Nutzkilometer (mit Ausnahme der Gölnitzthalbahn — 13,42 ℳ —) ebenfalls bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit 12,13 ℳ und
c) auf das Achskilometer bei der Nebenbahn Eberstadt-Pfungstadt mit 42,87 ₰,

und die entsprechenden geringsten Einnahmen:

a) auf das Kilometer mittlerer Betriebslänge (ausgenommen die Militärbahn Banjaluka-Doberlin und verschiedene Ungarische Lokalbahnstrecken) bei der Neubrandenburg-Friedlander Eisenbahn mit 2558 ℳ,
b) auf das Nutzkilometer bei der Wismar-Karower Eisenbahn mit 1,03 ℳ und
c) auf das Achskilometer bei dem Direktionsbezirk Breslau mit 6,43 ₰.

Die höchsten Gesammteinnahmen überhaupt aus allen Quellen hatten unter den Deutschen Bahnen die Königliche Eisenbahndirektion Berlin mit 115 758 909 ℳ, unter den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen die Warschau-Wiener Eisenbahn mit 27 991 320 ℳ und unter den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen die K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen mit 115 124 258 ℳ, während die geringsten Gesammteinnahmen bei den Deutschen Bahnen auf die Nebenbahn Eberstadt-Pfungstadt mit 36 403 ℳ, bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen auf die Leiden-Woerdener Eisenbahn mit 237 890 ℳ und bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen auf die Kun-Szt.-Marton-Szenteser Lokalbahn entfielen.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die Strecke Bergen a. R.-Crampass-Sassnitz (21,86 km) der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin, sowie die Strecke Labiau-Heinrichswalde (55,04 km) der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg, von denen die erstere Anfang dieses Monats, die letztere am 1. August d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2125 vom 23. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 26. v. Mts.).

Nr. 2130 vom 23. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 26. v. Mts.).

Nr. 2148 vom 24. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 26. v. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Preussen: Gesetz, betr. die Erweiterung, Vervollständigung und bessere Ausrüstung des Staatseisenbahn-Netzes.

Der Deutsche Reichs- und Königlich Preussische Staatsanzeiger veröffentlicht in Nr. 149 vom 27. Juni d. J. das vorgenannte Gesetz. Da wir die §§ 1 und 2 des unverändert zur Annahme gelangten Gesetzentwurfs bereits in Nr. 14 S. 138 dieser Zeitung mitgetheilt haben, beschränken wir uns darauf, nur noch die §§ 3—5 des Gesetzes nachstehend zum Abdruck zu bringen:

§ 3. Wann, durch welche Stelle und in welchen Beträgen, zu welchem Zinsfusse, zu welchen Bedingungen der Kündigung und zu welchen Kursen die Schuldverschreibungen verausgabt werden sollen (§ 2), bestimmt der Finanzminister.

Im übrigen kommen wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihe und wegen Verjährung der Zinsen die Vorschriften des Gesetzes vom 19. Dezember 1869 (Gesetzsamml. S. 1197) zur Anwendung.

§ 4. Jede Verfügung der Staatsregierung über die im § 1 unter Nr. I, II und III bezeichneten Eisenbahnen bezw. Eisenbahntheile durch Veräusserung bedarf zu ihrer Rechtsgültigkeit der Zustimmung beider Häuser des Landtages.

Diese Bestimmung bezieht sich nicht auf die beweglichen Bestandtheile und Zubehörungen dieser Eisenbahnen bezw. Eisenbahntheile und auf die unbeweglichen insoweit nicht, als dieselben nach der Erklärung des Ministers der öffentlichen Arbeiten für den Betrieb der betreffenden Eisenbahn entbehrlich sind.

Betriebsergebnisse im Monat Mai d. J.

Die vom Reichs-Eisenbahnamt im „Reichs- und Staatsanzeiger“ veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Mai d. J. ergibt für die 69 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammt-Betriebslänge von 36 555,38 Kilometer, folgendes: Im Monat Mai d. J. war die Einnahme aus allen Verkehrszweigen auf 1 km Betriebslänge bei 44 Bahnen mit zusammen 3 161,00 km höher, bei den Königlich Preussischen Staateisenbahnen mit 24 903,23 km auf derselben Höhe und bei 24 Bahnen mit zusammen 8 491,15 km (darunter 5 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger als in demselben Monat des Vorjahres. In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende Mai d. J. war dieselbe auf 1 km Betriebslänge bei 53 Bahnen mit zusammen 30 224,18 km höher und bei 16 Bahnen mit zusammen 6 331,20 km (darunter 4 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraum des Vorjahres. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staat für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende Mai d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 22 859 900 ℳ (15 405 000 Mark Stammaktien, 2 454 900 ℳ Prioritäts-Stammaktien und 5 000 000 ℳ Prioritätsobligationen), und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Kapital bestimmt ist, 118,83 km, so dass auf je 1 km 192 375 ℳ entfallen. Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende Mai d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 508 017 829 ℳ (255 321 500 ℳ Stammaktien, 70 307 000 ℳ Prioritäts-Stammaktien

und 182 389 329 ℳ Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dies Kapital bestimmt ist, 2 938,53 km, so dass auf je 1 km 172 882 ℳ entfallen.

Aus dem Preussischen Herrenhause.

Aus der Sitzung vom 18. d. Mts., in welcher der Staatshaushaltsetat für das Etatsjahr 1891/92 zur Berathung kam, theilen wir nachträglich noch folgendes mit:

Beim Etat der Eisenbahnverwaltung werden die Berichte, betreffend die Bauausführungen und Beschaffungen der Eisenbahnverwaltung für 1889/90 und betreffend die Ergebnisse des Betriebes der Staatsbahnen für 1889/90 berathen.

Ober-Bürgermeister Zweigert empfiehlt namens der Kommission die Erledigung der Berichte durch Kenntnissnahme, wobei er hervorhebt, dass die Eisenbahnverwaltung für das Wohnungsbedürfniss ihrer Arbeiter Sorge getragen hat.

Ober-Bürgermeister Bräsicke empfiehlt die Beseitigung der technischen Oberbeamten und die Vertheilung der Geschäfte, die ein einzelner nicht allein bewältigen kann, unter Theilung der Verantwortlichkeit und Beseitigung der Hilfsarbeiter. Das werde auch das Avancement besser gestalten.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten tritt der vielfach verbreiteten Annahme entgegen, dass das juristische Element das technische bei der Eisenbahnverwaltung überrage.

Bei Beurtheilung der Ergebnisse der Eisenbahnverwaltung sei zu berücksichtigen, dass die Einnahmen die Ausgaben um 310 Millionen übersteigen und dass nach Verzinsung und Amortisation der gesammten Staatsschuld immer noch eine Summe von 80 Millionen für allgemeine Staatszwecke verbleibe.

Die Spezialetats werden alsdann in rascher Folge erledigt.

Winterfahrplan-Konferenz.

Auf der Fahrplankonferenz für den Winterdienst 1891/92, welche vom 17. bis 19. v. Mts. in Stockholm stattfand, wurden eine Reihe neuer direkter Zugverbindungen vereinbart und bereits bestehende Verbindungen erheblich verbessert. Unter anderem berieth man wieder über die schon auf früheren Konferenzen getroffenen Abmachungen wegen Abkürzung der Fahrzeiten des Orient-Expresszuges zwischen Paris und Konstantinopel um etwa 10—12 Stunden und über die Verlegung der Fahrzeit des Zuges in der Richtung ab Konstantinopel. Die Durchführung dieser Verbesserung des Zuges stiess aber bezüglich der Serbischen und Bulgarischen Strecken auf unvorhergesehene Schwierigkeiten, deren gänzliche Beseitigung auch auf der Konferenz in Stockholm nicht gelang, so dass frühestens im Frühjahr 1892 auf die Verwirklichung des Projektes zu rechnen ist. Die Schnellzüge Prag-Nürnberg sollen weiter beibehalten werden. Das Projekt einer Verbesserung der Schnellzugverbindungen München-Köln und der Herstellung einer direkten Verbindung München-Hamburg über Gemünden-Elm wurde in den Grundzügen festgestellt; die Durchführung kann aber nicht vor Beginn der Sommerfahrordnung 1892 erfolgen, da sowohl auf Preussischer als auf Bayerischer Seite noch verschiedene Voraussetzungen (Beschaffung von Maschinen und Wagen, Ausbau der Doppelgeleise auf der Strecke München-Treuchtlingen usw.) erfüllt sein müssen. Die beantragte Herstellung einer weiteren Schnellzugverbindung zwischen Stuttgart und München konnte wegen entgegenstehender Schwierigkeiten für die nächste Winterfahrordnung gleichfalls nicht in Aussicht genommen werden. Die neu ins Leben getretene Schnellzugverbindung Berlin-Markt-Redwitz-Nürnberg-Stuttgart, welche durch die neu eingelegten Schnellzüge 569/570 zwischen Markt-Redwitz und Nürnberg vermittelt wird, soll auch in der Winterfahrordnung erhalten bleiben. Die Konferenz zur Berathung der Sommerfahrordnung 1892 wird am 9. und 10. Dezember d. J. in Düsseldorf abgehalten. (Ausführlicher Bericht über den Verlauf der Stockholmer Konferenz ist uns in Aussicht gestellt worden. Die Red.)

Vorarbeiten.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Breslau ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für schmalspurige Eisenbahnen:

a) von Borsigwerk über Ludwigsglück und Concordiagrube nach Donnersmarckhütte,
b) von der Brandenburggrube bei Ruda nach einem Punkte der nächstbelegenen Schmalspurbahn zwischen Godullahütte und Karf,
c) von Poremba nach Gutehoffnung,
d) von Schwientochlowitz über Bismarckhütte und Bahnschacht der Königsgrube nach Königshütte zum Anschluss an die dort vorhandene Schmalspurbahn,
e) von Schwientochlowitz einerseits nach Falvahütte, andererseits über Cleophasgrube und Baildonhütte nach Marthahütte bei Kattowitz zum Anschluss an die dort endende Schmalspurbahn und Abzweigung von Kattowitz nach Kunigundeweiche

beauftragt worden.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Berlin. Am heutigen Tage werden die Bahnstrecken Bergen a. R.-Crampas-Sassnitz und Hirschberg-Warmbrunn, erstere zunächst für den Personen-, letztere für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. (Siehe die Bekanntmachungen S. 501 und 502 dieser Zeitung.)

Pfälzische Eisenbahnen. Am heutigen Tage (1. Juli) wird die Theilstrecke Frankenthal-Grosskarlbach der schmalspurigen Lokalbahnen der Pfälzischen Eisenbahnen für die Beförderung von Personen, lebenden Thieren, Gütern usw. eröffnet.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Berlin. Der in Kilometerstation 48,85 (zwischen Ribnitz und Gelbensande) der Strecke Stralsund-Rostock errichtete Haltepunkt Alteheide ist am 20. Juni d. J. für den Personenverkehr eröffnet worden.

Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. d. Mts. wird die an der Bahnstrecke Leipzig-Eilenburg belegene Haltestelle Schönefeld, welche bisher nur dem Personenverkehr diente, auch für den Gepäckverkehr eröffnet, während die bezüglich der Frankirung und Nachnahmebelastung bei den Haltestellen Clasdorf und Rückersdorf bei Dobrilugk bestehenden Beschränkungen mit dem heutigen Tage ausser Kraft treten.

Württembergische Staatseisenbahnen. Der zwischen den Stationen Maulbronn und Bretten errichtete Haltepunkt Oelbronn ist am 22. Juni d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Am 20. Juni d. J. ist der an der Bahnstrecke Strassburg-Deutsch-Avricourt zwischen den Stationen Zabern und Lützelburg belegene Haltepunkt Strambach für den Personen- und Hundeverkehr eröffnet worden.

Aenderung von Stationsnamen.

Direktionsbezirk Hannover. Die Bahnhöfe in Harburg werden künftig durch die Zusätze „Hauptbahnhof (H.)“ und „Unter-Elbe (U. E.)“ unterschieden.

Altdamm-Colberger Eisenbahn.

In der am 26. Juni d. J. abgehaltenen Generalversammlung wurden die regelmässigen Gegenstände der Tagesordnung anstandslos genehmigt. Die Anleihe für Bahnanlagen und Betriebsmittel in Höhe von 200 000 ℳ wurde genehmigt, dagegen die Anleihe in Höhe von 180 000 ℳ für Tilgung einer schwebenden Schuld abgelehnt.

Altenburg-Zeitzer Eisenbahn.

Die Generalversammlung genehmigte die Ausgabe von Prioritäten der Gesellschaft bis zum Betrage von 300 000 ℳ zur eventuellen Beschaffung weiterer Betriebsmittel.

Hoyaer Eisenbahn.

Das abgelaufene Geschäftsjahr 1890/91 gestaltet sich gegen das Vorjahr noch günstiger als letzteres, indem der zur Vertheilung verfügbare Ueberschuss von 13 022,97 ℳ den vorjährigen um 229,20 ℳ übersteigt, trotzdem die Bahn im verflossenen Jahre zwei Mal überfluthet wurde.

Die Gesammteinnahmen im abgelaufenen Geschäftsjahre betragen 51 166,72 ℳ (gegen das Vorjahr mehr 1 192,24 ℳ); hierzu treten die aus dem Betriebsfonds vorschüssig gezahlten Mehrausgaben des Reservefonds I mit 440,46 ℳ, welche für Reparaturen der durch die zweite Ueberfluthung mit aussergewöhnlich starkem Eisgang verursachten Bahn- und Brückenschäden erforderlich geworden sind. Die Gesammtausgaben betragen einschl. der persönlichen Gewinnantheile des Vorstandes, der gesetzlichen Rücklagen in den Erneuerungsfonds, Reservefonds I und II, sowie der Verzinsung und Tilgung der Anleihe 39 239,11 ℳ (mehr 404,67 ℳ). In der Betriebsausgabe sind 700,49 ℳ bezw. 394,87 ℳ enthalten, welche dem Reservefonds I bezw. dem Erneuerungsfonds zur Last fallen. Der Generalversammlung kann mithin ein reiner Ueberschuss von 13 022,97 (12 840,89) ℳ zur Verfügung gestellt werden, welcher zur Vertheilung einer Dividende von 5 % an die Prioritäts-Stammaktien (wie im Vorjahre) und von 4,7 % für die Stammaktien (gegen 4,5 % im Vorjahre), sowie zur Zahlung von 390 ℳ Eisenbahnsteuer und einem Vortrage von 22,97 ℳ auf neue Rechnung ausreicht.

Mecklenburgische Südbahn.

Die Inhaber der 5 % Prioritätsaktien, welche von dem ihnen eingeräumten Anrecht auf Einlösung ihrer Dividendenscheine für 1890 mit 5 % durch die Garanten Gebrauch machen wollen, werden ersucht, ihre Dividendenscheine bei der Kuponskasse der Norddeutschen Bank in Hamburg, bei der Firma Delbrück, Leo & Co. in Berlin einzureichen. Die Einlösung erfolgt daraufhin mit 20 ℳ für das Stück.

Werrabahn.

Nach dem uns vorliegenden Geschäftsbericht kann der Abschluss für das Jahr 1890 als ein befriedigender bezeichnet werden, obwohl Handel und Verkehr sich weniger günstig gestalteten, auch auf der Hauptbahn die Personenfahrgelder in der III. Wagenklasse herabgesetzt wurden und die Materialpreise, sowie die Arbeitslöhne einer steten Erhöhung unterworfen waren.

Auf der im Jahre 1886 eröffneten Zweigbahn Sonneberg-Lauscha ergab der Personen- und Güterverkehr eine erfreuliche Mehreinnahme, während das Erträgniss der im Jahre 1888 in Betrieb genommenen Zweigbahn Themar-Schleusingen in beiden Verkehrszweigen beinahe unverändert blieb. Auf der im Sommer 1889 eröffneten Zweigbahn Immelborn-Liebenstein entwickelte sich ein lebhafter Personenverkehr und auch der Güterverkehr ergab ein den Verhältnissen wohl entsprechendes Erträgniss.

Die Inangriffnahme des beschlossenen Baues Coburg-Roda steht für dieses Jahr noch in Aussicht. Auf Anregung der Gemeinde Brotterode wird wegen Verlängerung der Bahn Immelborn-Liebenstein nach Brotterode unterhandelt. Die bisher nur pachtweise betriebene, allmählich zu erwerbende Strecke Coburg-Bayerische Grenze wurde durch eine einmalige Zahlung des Restes der Kaufgelder von 808 467 *M.* am 1. August 1890 von der Bayerischen Staatsverwaltung übernommen. Die Mittel lieferte die 3½ % IV. Anleihe von 3 Millionen Mark, von der 1,5 Millionen Mark begeben sind.

Die Einnahmen betrugen 3 273 995 *M.* (gegen 3 185 518 *M.* im Vorjahre), die Ausgaben 2 227 389 *M.* (2 153 902 *M.*) und der Ueberschuss 1 046 606 (1 031 616) *M.* Nach Ausstattung des Reservefonds usw. ergibt sich ein Reingewinn von 997 475 *M.* Davon wurden zur Verzinsung der Prioritätsobligationen 478 760 *M.*, zur Tilgung (I. Rate) 53 100 *M.*, an Steuer 11 351 *M.*, 3 % Dividende mit 450 621 *M.* bezahlt und 3 644 *M.* auf neue Rechnung vorgetragen.

In der am 25. v. Mts. abgehaltenen Generalversammlung wurde der Geschäftsbericht, sowie die Vertheilung einer Dividende von 3 % genehmigt und Entlastung ertheilt.

Der Antrag auf Statutenänderung bezüglich des Reservefonds (vergl. Nr. 48 S. 480 d. Ztg.) wurde einstimmig genehmigt. Ein weiterer Antrag ging dahin, den Beitrag zur Pensionskasse auf 24 000 *M.* ab 1. Januar d. J. zu erhöhen und die Garantie für die Verpflichtungen dieser Kasse zu übernehmen.

Zittau-Reichenberger Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht sind im Laufe des Jahres 1890 510 684 Personen (gegen 498 431 im Vorjahre) und 293 508 t Güter (gegen 275 870 t im Vorjahre) befördert worden. Der Verkehr hat mithin im Berichtsjahre gegenüber dem Vorjahre eine zum Theil nicht unbedeutende Zunahme erfahren, welche für Personen 12 253 an Zahl = 2,46 %, für Güter 17 638 t = 6,39 % beträgt. Zufolge der von der Generaldirektion der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen geführten Betriebsrechnung stellen sich die Einnahmen auf 778 038 *M.* und die Ausgaben auf 637 469 *M.*, so dass ein Ueberschuss von 140 569 *M.* für das Jahr 1890 sich ergibt. Die Gesammteinnahmen des Jahres 1890 betragen gegen das Vorjahr 44 359 *M.* Die Ausgaben haben im Vergleiche zu den Einnahmen eine mehr als verhältnissmässige Zunahme erfahren. In erster Linie ist ein bedeutender Mehraufwand bei der Erneuerung des Oberbaues infolge fortgesetzter grösserer Auswechselungen von Schwellen und Schienen, und bei den Vergütungen für Wahrnehmung des Betriebsdienstes auf Grund erhöhter Leistungen des Personals für den gemeinschaftlichen Fahrdienst zu verzeichnen, Daran schliessen sich gegen das Vorjahr gesteigerte Aufwendungen für Unterhaltung der verschiedensten Art, höhere Materialpreise, die Verdoppelung des Beitrags zur Beamtenunterstützungskasse usw. Die von der Sächsischen und Oesterreichischen Staatsregierung mit 4 % garantirte Dividende auf die im Privatbesitze befindlichen Aktien ist in gewohnter Weise für das Jahr 1890 bezahlt worden.

Sonderzüge zu ermässigten Preisen

werden, wie alljährlich, auch in diesem Sommer bei Beginn der Schul- und Gerichtsferien von Berlin nach München, Kufstein, Salzburg, Reichenhall, Lindau, nach Frankfurt a. M., dem Rhein, Schwarzwald, den Reichslanden und der Schweiz, nach Stuttgart und Friedrichshafen zur Beförderung gelangen. Die Beförderung findet an folgenden Tagen statt: a) nach München, Kufstein, Salzburg, Reichenhall und Lindau am 3. Juli, 14. Juli und 1. August, b) nach Frankfurt a. M. und Basel am 3. Juli, 4. Juli, 14. Juli und 8. August, c) nach Stuttgart und Friedrichshafen am 24. Juli. Die Züge nach München gehen jedesmal um 5,40 Uhr Nachm., die Züge nach Frankfurt a. M.-Basel am 4. Juli und 8. August um 6 Uhr 20 Minuten Nachmittags und der Zug nach Stuttgart um 6 Uhr Nachmittags vom Berlin-Anhaltischen Bahnhofe ab. Die Züge nach Frankfurt a. M.-Basel am 3. und 14. Juli werden vom Potsdamer Bahnhofe um 5 Uhr 27 Minuten Nachmittags abgelassen. Die betheiligten Eisenbahnverwaltungen geben über diese Züge alles Nähere enthaltende Uebersichten aus, welche seit 24. v. M. ab bei den Fahrkarten-Ausgabestellen auf dem Anhalt-Dresdener, dem Potsdamer Bahnhofe, den Stadtbahnhöfen Alexanderplatz, Friedrichstrasse, Zoologischer Garten, sowie bei der Auskunftsstelle der Preussischen Staatsbahnen auf Bahnhof Alexanderplatz unentgeltlich zu haben sind bezw. von dort gegen Einsendung des Portos bezogen werden können.

Ferner werden am 11. und 25. Juli, 8. und 22. August, 5. und 19. September, sowie am 3. Oktober zu Berlin (Anhalter Bahnhof), Leipzig, Bitterfeld, Dessau, Wittenberg, Jüterbog, Zerbst und von vielen Thüringischen Stationen Hin- und Rückfahrkarten nach Frankfurt a. M. ausgegeben, um den Besuch der elektrotechnischen Ausstellung zu erleichtern. Diese Karten haben eine verlängerte Gültigkeit und einen ermässigten Preis. So kostet eine Rückfahrkarte Berlin-Frankfurt

	II. Klasse	III. Klasse	Gültigkeitsdauer
	Mark		
an obigen Tagen . . .	38,3	26,0	9 Tage
gemeinhin	48.6	32,4	7 „

Zur Rückfahrt können alle Züge benutzt werden; nur für die Rückfahrt nach Berlin ist Zug 51 (8 Uhr früh ab Frankfurt) der Strecke Frankfurt-Nordhausen-Berlin ausgeschlossen. Das übliche Freigepäck wird gewährt, auch ist einmalige Fahrt-Unterbrechung auf der Rückfahrt gestattet.

Posener Pferdebahn.

Am 24. v. Mts. fand eine ausserordentliche und die ordentliche Generalversammlnng statt, in welchen ein Aktienkapital von 714 400 *M.* durch 1 786 Stimmen vertreten waren. Die ausserordentliche Generalversammlung beschloss, die Direktion zu bevollmächtigen, den Vertrag, nach welchem während der Konzessionsdauer als Ablösung der Pflasterungsverpflichtung jährlich 2 500 *M.* von der Gesellschaft gezahlt werden sollen, mit dem Provinzialverband der Provinz Posen abzuschliessen. In der ordentlichen Generalversammlung wurde der Abschluss für 1890 genehmigt, die Dividende auf 1¾% festgesetzt und Entlastung ertheilt. Der Antrag auf Abänderung der Statuten wurde unbeschadet der Rechte des mit dem derzeitigen Direktor bestehenden Vertrages angenommen.

Rhein-Weser-Elbekanal.

Die Handelskammer zu Halberstadt hat eine interessante Denkschrift über die geeignetste Linie des Rhein-Weser-Elbekanals ausgearbeitet, die zu dem Schlusse gelangt, dass die sogenannte Mittellandlinie, d. h. über Minden, Hannover, Neuhaldensleben und Wolmirstedt, am meisten zu empfehlen sei. Das Aeltestenkollegium der Berliner Kaufmannschaft hat einen Vertreter abgeordnet, welcher der weiteren Berathung dieser Frage, in der Herbstsitzung des Ausschusses zur Förderung des Rhein-Weser-Elbekanals beiwohnen wird.

Die Leistungsfähigkeit der Wasserstrassen

ist, seit auf deren Verbesserung erheblichere Mittel verwendet wurden, recht bedeutend gestiegen. Während noch 1875 am Güterverkehr Deutschlands die Wasserstrassen nur mit 23 % betheiligt waren und der Rest mit 77 % den etwa 37 000 km Eisenbahnen zufiel, befördern jetzt die Wasserwege mehr als 30 % aller Güter. Dieses günstige Ergebniss dürfte übrigens nicht allein den Mitteln zuzuschreiben sein, welche auf die Verbesserung der Schifffahrtsstrassen unmittelbar verwendet wurden, sondern auch darauf, dass der Umschlagsverkehr durch häufige Verbindung der Eisenbahnen mit den Wasserwegen erleichtert, beide Verkehrswege also zu gemeinsamen Wirken vereinigt wurden.

Aus Skandinavien.

Betriebseröffnung Schwedischer Eisenbahnen in 1890.

1. Die Falun-Rättvik-Mora-Eisenbahn-Aktiengesellschaft, welche 1889 ihre Anfangsstrecke Falun-Sagmyra (26 km) dem Betriebe übergab, hat am 12. August 1890 die Fortsetzung Sagmyra-Rättvik (24 km) mit den Stationen Slättberg (24 km von Falun), Vestgärde (43 km von dort) und Rättvik (50 km von dort) für allgemeinen Verkehr eröffnet. Die Reststrecke von Rättvik bis Mora am Oestra Dalelf befindet sich im Bau. Staatsunterstützung ist für Ausführung dieses Unternehmens, welches in Falun an die Gefle-Dala und an die Bergslagernas-Eisenbahn Anschluss hat und wie diese vollspurig ist, nicht bewilligt, der Betrieb wird gemeinschaftlich mit der Gefle-Falun-Dalabahn geführt.

2. Die Mora-Venerns-Eisenbahn-Aktiengesellschaft, deren Hauptlinie von Persberg, dem Endpunkt der von Kristinehamn am Venernsee ausgehenden Oestra-Vermlandsbahn, nach Mora am Oestra Dalelf führen und eine Abzweigung nach dem oberen Vestra Dalelf erhalten soll, hat als Fortsetzung der 1889 eröffneten Anfangsstrecke Persberg-Oforsen (42 km) am 1. November 1890 die Strecke Oforsen-Vansbro (50 km) mit den Stationen Neva (50 km von Persberg), Sagen (61 km), Vakern (Haltestelle,

73 km) und Vansbro (92 km von Persberg) dem allgemeinen Verkehre übergeben. Der Betrieb dieser vollspurigen Eisenbahn, für die der Staat eine Beihilfe von 1 000 000 Kronen gewährt, wird gemeinschaftlich mit der Oestra Vermlandsbahn geführt.

3. Die Vittsjö-Hessleholms-Eisenbahn-Aktiengesellschaft hat am 14. September 1890 ihre 23 km lange vollspurige Linie, die von dem Dorfe Vittsjö über Bjernum (7 km), Mala (13 km) und Vankifva (18 km) nach Hessleholm (23 km) an der südlichen Stammbahn (zugleich Einmündungspunkt der Kristianstad-Hessleholm- und der Helsingborg-Hessleholm-Eisenbahn) führt, dem allgemeinen Betriebe übergeben. Die Konzession für dieses Unternehmen, das eine Staatsunterstützung von 410 000 Kr. erhalten hat, wurde am 26. November 1886 Privatpersonen ertheilt, die ihre Rechte am 13. Juli 1888 der am 9. März 1888 gebildeten, obengenannten Gesellschaft übertrugen.

4. Die vollspurige Trelleborg-Klagstorp-Eisenbahn (15 km) geht aus von Trelleborg nedre (Station der Malmö-Trelleborg-bahn) und führt über Gislöf (5 km), Simlinge (7 km), Södra Aby (10 km) und Vallby (11 km) nach Klagstorp (Station der Börringe-Oestratorp-Eisenbahn). Die Konzession für diese ohne Staatsbeihilfe gebaute Bahn, die eigene Fahrbetriebsmittel nicht besitzt und gemeinschaftlich mit der Malmö-Trelleborg-Eisenbahn betrieben wird, wurde am 17. Dezember 1886 Privatpersonen ertheilt, die ihre Rechte am 14. Februar 1890 an den Bankier L. Fränckel übertrugen. Die Eröffnung erfolgte auf der Anfangsstrecke Trelleborg-Vallby am 17. Oktober, auf der Reststrecke am 16. Dezember 1890.

5. Die Skymnäs-Munkfors-Eisenbahn-Aktiengesellschaft bildete sich am 5. Oktober 1889, um die mit Zusicherung einer Staatsbeihilfe von 90 835 Kr. am 9. August 1889 Privatpersonen ertheilte Konzession für eine mit 0,891 m Spurweite auszuführende, von Björndalsbron an der Linie Sjögränd-Skymnäs der Nordmark-Klarelfvenbahn über Höje (7 km) nach Munkfors (15 km von Björndalsbron) am linken Ufer des Klarelf thalwärts laufende Bahn zu erwerben; am 1. Oktober 1890 hat die Gesellschaft diese Linie, die gemeinschaftlich mit der oben genannten Strecke Sjögränd-Skymnäs betrieben wird, dem allgemeinen Verkehre übergeben.

6. Die Djursholms-Aktiengesellschaft hat Mitte Oktober 1890 eine 3 km lange Schmalspurbahn von der auf Djursholm aufblühenden Landhausstadt nach Station Oesby der Stockholm-Rimbo-Eisenbahn für den allgemeinen Verkehr eröffnet und deren Betrieb der obengenannten Eisenbahngesellschaft übertragen; ausserdem hat die Djursholms-Gesellschaft am 19. September 1890 die Konzession für eine dem Personenverkehr dienende, direkte Bahn von Roslagstull in Stockholm nach Djursholm erhalten.

7. Im Bau befindet sich ausser den unter 1 und 2 genannten Linien die Staatsbahnstrecke von Anundsjö bis zum Umeelf, welche seiner Zeit die Linie Bräcke-Langsele-Anundsjö bis Lulea fortsetzen soll.

Aus Spanien.

Uebertragung des Betriebes der Eisenbahn Madrid-Villa del Prado an die Militärverwaltung.

Der am 8. April d. J. der Hauptversammlung in Brüssel erstattete Geschäftsbericht dieser Gesellschaft theilt mit, dass die Verwaltung mit dem Kriegsminister einen Vertrag, betreffend den Betrieb der Bahn durch die Genieabtheilung, abgeschlossen hat. Dieser Vertrag ist nach Begutachtung durch den Ministerrath, den Oberkriegsrath und den Staatsrath von der Königin genehmigt worden. Die Theilstrecke Madrid-Navalcarnero ist ganz, die Reststrecke Navalcarnero-Villa-del-Prado grösstentheils vollendet.

Katalonische Centralbahn.

Die Katalonische Centralbahngesellschaft in Madrid, welche über ein Gesellschaftskapital von 6 000 000 Pes. verfügt, hat die Ausgabe von 44 000 Stück 5 % Schuldverschreibungen im Nennwerthe von je 300 Frcs., welche innerhalb 90 Jahren mit 500 Frcs. zurückzuzahlen sind und Hypothek auf die im Bau begriffenen Linien Igualada-Martorell und Martorell-Barcelona geniessen, beschlossen und davon 22 000 Stück zum Preise von 290 Frcs. für das Stück am 25. und 26. Mai d. J. in Brüssel zur Zeichnung auflegen lassen.

Strassenbahnen von Madrid und von Spanien.

Die Strassenbahngesellschaft von Madrid und von Spanien, welche die Konzession der „Tranvia del Norte de Madrid" erworben hat, erzielte 1890 eine Betriebseinnahme von 719 895,13 Francs; von der die Ausgabe 419 394,45 Frcs. verzehrte, so dass ein Ueberschuss von 300 500,69 Frcs. verblieb. Nach Bestreitung der Lasten standen noch 154 489,51 Frcs. zur Verfügung, von denen 5 336,77 Frcs. den Rücklagen zugeführt, 125 000 Frcs. zur Vertheilung eines Gewinnes von 12,50 Frcs. an die 10 000 Vorzugs-Antheilscheine verwendet und 24 152,74 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen wurden.

Betriebseröffnungen.

Im Anfang d. J. sind die Linie Marsa-Falset-Mora-la-Nueva (20 km) von der direkten Bahn Barcelona-Saragossa und die Theilstrecke Lorca-Huercal-Overa von der Linie Murcia-Granada eröffnet worden.

Einfluss des Kriegsministers auf den Eisenbahnbau.

Nach einem Erlass vom März d. J. bedürfen alle Eisenbahnbauten innerhalb der militärischen Zone, bezw. 150 km von der Nordgrenze, der Genehmigung des Kriegsministers.

Konzessionsverdingung.

Die Konzession der Dampfstrassenbahn Ribadesella Infiesto mit Abzweigung nach Covadongo (Provinz Oviedo) ist am 19. Mai d. J. verdingt worden.

Personalnachrichten.

Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Den Regierungsräthen und Mitgliedern der Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen Simson und Hering ist der Charakter als Geheimer Regierungsrath verliehen worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung des Betriebes auf der Strecke Hirschberg-Warmbrunn. Am 1. Juli d. J. wird die Eisenbahnstrecke Hirschberg-Warmbrunn mit den neuen Stationen Rosenau und Warmbrunn nach Maassgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 für den Personenverkehr in Betrieb genommen werden. Der Fahrplan für die zur Eröffnung gelangende Strecke ist in dem gegenwärtig gültigen Fahrplan des Direktionsbezirks Berlin enthalten.

Berlin, im Juni 1891. (1236MG)

Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung des Betriebes auf der Strecke Bergen a. R.-Crampas-Sassnitz. Am 1. Juli d. J. wird die Eisenbahnstrecke Bergen a. R.-Crampas-Sassnitz nach Maassgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 für den Personenverkehr in Betrieb genommen werden.

Die Züge werden nach folgendem Fahrplan verkehren:

Bergen a. R.-Crampas-Sassnitz.							Crampas-Sassnitz-Bergen a. R.			
953	955	957	959	Entfernung km	Stationen		952	954	956	958
2.—4. Kl.	2.—4. Kl.	2.—4. Kl.	2.—4. Kl.				2.—4. Kl.	2.—4. Kl.	2.—4. Kl.	2.—4. Kl.
8. 38	2. 38	6. 15	8. 29	252,7	Abg. Bergen a. R.	Ank.	6. 08	9. 57	2. 35	6. 10
9. 12	2. 57	6. 39	8. 53	262,4	Lietzow		5. 45	9. 33	2. 17	5. 47
9. 19	3. 11	6. 56	9. 10	269,3	Sagard		5. 30	9. 18	2. 05	5. 32
9. 29	3. 18	7. 05	9. 19	272,5	Lanken		5. 21	9. 09	1. 58	5 23
9. 36	3. 24	7. 13	9. 27	274,6	Ank. Crampas-Sassnitz	Abg.	5. 12	9. 00	1. 51	5. 14
Vm.	Nm.	Nm.	Nm.				Vm.	Vm.	Nm.	Nm.

Auf der Strecke Bergen a. R.-Lauterbach tritt von obigem Zeitpunkt ab folgender Fahrplan in Kraft:

Bergen a. R.-Lauterbach.								Lauterbach-Bergen a. R.					
965 G.-Z.	967 G.-Z.	969 P.-Z.	971 G.-Z.	973 G.-Z.	975 G.-Z.	Entfernung km	Stationen	964 G.-Z.	966 G.-Z.	968 P.-Z.	970 G.-Z.	974 G.-Z.	972 G.-Z.
2.—4.Kl.	2.—4.Kl.	2.—4.Kl.	2.—4.Kl.	2—4.Kl.	2.—4.Kl.			2.—4.Kl.	2.—4 Kl.	2.—4 Kl.	2.—4.Kl.	2.—4.Kl.	2.—4.Kl.
Vm.	Vm.	Nm.	Nm.	Nm.	Nm.			Vm.	Vm.	Nm.	Nm.	Nm.	Nm.
8.33	10.10	2.42	6.16	8.30	10.45	0,0	Abg. Bergen a. R. Ank.	6.07	9.56	2.31	6.00	8.15	10.35
×8.51	×10.27	2.56	×6.34	×8.18	×11.03	7,7	Pastitz	×5.51	×9.40	2.18	×5 41	×7.56	×10.16
8.57	10.34	3.01	6.40	8.54	11.09	9,7	Putbus	5.45	9.35	2.13	5.36	7.51	10.11
9.05	10.42	3.06	6.48	9.02	11.17	12,0	Ank. Lauterbach Abg.	5.35	9.24	2.07	5.25	7.40	10.00
Vm.	Vm.	Nm.	Nm.	Nm.	Nm.			Vm.	Vm.	Nm.	Nm.	Nm.	Nm.

Anmerkung: Das Zeichen × bedeutet: der Zug hält nur nach Bedarf.

Berlin, im Juni 1891. Königliche Eisenbahndirektion. (1237MG)

2. Eröffnung von Stationen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Generaldirektion der K. K. priv. Südbahngesellschaft in Wien sind auf den Ungarischen Linien der genannten Gesellschaft die nachbenannten Haltestellen für den Personenverkehr eröffnet worden:

die Haltestelle Lelle auf der Strecke Budapest-Pragerhof zwischen Boglar und Szemes;

die Haltestelle Sárkány auf der Strecke Stuhlweissenburg-Szöny zwischen Moor und Kisbér;

die Haltestelle Egervár auf der Strecke Kanizsa-Wr. Neustadt zwischen Zala-Szt-Iván und Györvár;

die Haltestelle Stenjovec auf der Strecke Steinbrück-Sissek zwischen Agram und Potsused.

Berlin, den 30. Juni 1891. (1238)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

3. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau wird die zwischen Czernitz und Rybnik gelegene Station Niedobschütz, welche bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet war, am 1. Juli d. J. auch für den Eil- und Stückgutverkehr eröffnet werden.

Berlin, den 30. Juni 1891. (1239)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

Einrichtung des Eil- und Fracht-Stückgutverkehrs von und nach der Station Zielitz. Am 1. August d. J. wird die an der Strecke Magdeburg-Stendal zwischen den Stationen Wolmirstedt und Rogätz gelegene, zur Zeit nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienende Station Zielitz für den Eil- und Fracht-Stückgutverkehr eingerichtet.

Ueber die Höhe der im Verkehr mit den übrigen diesseitigen Stationen zur Berechnung kommenden Frachten ertheilen vom obenbezeichneten Tage an die diesseitigen Stationen Auskunft.

Magdeburg, den 25. Juni 1891. (1240)
Königliche Eisenbahndirektion.

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Mit Wirksamkeit vom 1. Juli l. J. wird die Station Ebersdorf der K. Eisenbahndirektion Breslau in die Tarifhefte Nr. 1, 2 und 3 aufgenommen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

München, den 20. Juni 1891. (1241)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Uebergangsverkehr nach bezw. von der Wermelskirchen-Burger Eisenbahn. Vom 1. Juli l. J. ab werden für Steinkohlen, Eisen und Stahl des Spezialtarifs II und Hölzer zu Grubenzwecken, wenn diese Güter in Wagenladungen mit direkten Frachtbriefen nach bezw. von der Wermelskirchen-Burger Bahn übergehen, im Verkehr der Station Wermelskirchen mit den Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld und Köln (rechtsrh.) die um 0,03 ℳ für 100 kg ermässigten Frachtsätze berechnet.

Elberfeld, den 24. Juni 1891. (1242)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Obstverkehr mit Niederland. Frisches Obst im Verkehre zwischen der Haltestelle Salzig und Niederländischen Stationen wird bei Aufgabe als Wagenladung von 5000 kg bezw. 10000 kg bis Ende Dezember d. J. zu den in den Tarifheften A1 bis A7 des Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Verkehrs für die Station Boppard vorgesehenen Frachtsätzen des Spezialtarifs A2 bezw. I, unter Zuschlag von 3 ℳ für 100 kg, befördert.

Köln, den 23. Juni 1891. (1243)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Badisch-Bayerischer, Pfälzisch-Bayerischer, Württembergisch-Bayerischer Güterverkehr, — Gütertarife gültig vom 1. Januar bezw. 1. Juni l. J. — und Süddeutscher Verbandsverkehr zwischen Deutschen Bahnen, Gütertarife, Theil II, Hefte Nr. 3 und 5 (Bayern-Saarbrücken- und Bayern-Main-Neckarbahn) gültig vom 1. Januar l. J. Mit sofortiger Wirksamkeit werden in die vorgenannten Güterverkehre die Stationen Pinzberg, Gosberg, Pretzfeld und Ebermannstadt der Bayerischen Staats-Lokalbahn Forchheim-Ebermannstadt, sowie die Station Pollanten der Bayerischen Staats-Lokalbahn Neumarkt i. d. O.-Beilngries aufgenommen.

Die Frachtsätze sind bei den in die Tarife einbezogenen ausserbayerischen Stationen und bei den Bayerischen Stationen Ebermannstadt und Forchheim bezw. Neumarkt i. d. O. zu erfahren.

München, den 17. Juni 1891. (1244)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Güterverkehr. Am 1. Juli d. J. treten die Nachträge II zu den Heften A, B und C nebst Anhängen zum Rheinisch-Westfälisch-Belgischen Gütertarife, Theil II, vom 1. Juni 1890 in Kraft.

Dieselben enthalten Ergänzungen des Haupttarifs, Frachtsätze für einige neu aufgenommene Stationen, einen neuen Ausnahmetarif für die Beförderung von Schwefelsäure in Kesselwagen, sowie Berichtigungen von Frachtsätzen, welche — sofern sie Frachterhöhungen einschliessen — erst am 15. August 1891 in Wirksamkeit treten.

Exemplare der betreffenden Tarifnachträge werden bei den Güterabfertigungsstellen der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Elberfeld und zu Köln (rechts- und linksrheinisch), welche auch weitere Auskunft ertheilen, zum Preise von 10 ₰ für das Stück abgegeben.

Köln, den 24. Juni 1891. (1245)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Für die Beförderung von
a) Bau- und Nutzholz
b) Schwellen
in Wagenladungen von 10000 kg von den Stationen der Südwestbahnen Brest und südlich, sowie von Bialystock transito (für Sendungen von Stationen der Poljesski'schen Bahn) treten mit dem 1. Juli d. J. im Südostpreussischen Verbande für die Strecke Prostken trans.-Memel folgende Frachtsätze einschliesslich Umladegebühr in Kraft: Zu a) 0,68 und zu b) für 0,67 100 kg.

Bromberg, den 22. Juni 1891. (1246)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Wirkung vom 1. Juli d. J. an findet der Ausnahmetarif Nr. 5 im Theil II der Gütertarife zwischen Stationen Deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn auch auf Cigarrenkistchen und Cigarrenkistenbretter, auch gebeizt, sowie auf solche Gegenstände Anwendung, welche wegen ihres aussergewöhnlichen Umfanges in gedeckt gebauten Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können.

Strassburg, den 22. Juni 1891. (1247)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ostpreussische Südbahn-Gesellschaft. Für die Beförderung von Getreide etc. (Kategorie I bis IV der Nomenklatur) in Wagenladungen von 10000 kg von einer Anzahl Stationen der Weichselbahn über Kowel-Grajewo bezw. Cholm-Brest-Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel zur seewärtigen Ausfuhr tritt mit Gültigkeit vom 13./1. Juli d. J. ein direkter Tarif in Kraft. Druckexemplare werden in einigen Tagen auf den genannten Deutschen Stationen zum Stückpreise von 10 ₰ käuflich zu haben sein.

Direktion. (1248H&V)

Ostpreussische Südbahn-Gesellschaft. Vom 4. Juli d. J. n. St. treten für Getreide- etc. Sendungen in vollen Wagenladungen zu 610 Pud (10000 kg) zur überseeischen Ausfuhr von Stationen der Moskau-Nischny und Moskau-Jaroslawbahn über Baranowitschi, Bialystock und Brest-Grajewo nach Königsberg, Pillau und Memel ermässigte Frachtsätze in Kraft. Tarife sind zum Stückpreise von 10 ₰ käuflich bei unserer Fahrkartenausgabestelle Königsberg Südbahnhof zu haben.

Die Direktion. (1249H&V)

Deutsch-Niederländischer Verbands-Gütertarif, Heft 3. Am 1. Juli d. J. werden die nur dem Wagenladungsverkehr dienende Station Posen (Gerberdamm) und die Station Groschowitz des Direktionsbezirks Breslau in den Verbandsverkehr aufgenommen. Ferner erhält die Station Friedeberg N. M. des Direktionsbezirks Bromberg direkte Frachtsätze zur Abfertigung der dem Ausnahmetarif R. angehörenden Artikel (Kartoffeln usw.).

Im Verkehre mit Friedeberg N. M. werden der Frachtberechnung die um 88 km gekürzten Entfernungen der Station Schneidemühl zu Grunde gelegt. Für Posen (Gerberdamm) kommen die für die Station Posen bestehenden Frachtsätze unter Zuschlag einer Ueberführungsgebühr von 1,50 ℳ für den Wagen und für Groschowitz die Sätze der Station Oppeln mit folgenden Zuschlägen zur Erhebung:

km	Eilgut	Stückgut	A 1	B. A 2. I.	II.	III.	Ausn.-Tar. A a	A c
4	0,08	0,04	0,03	0,02		0,01		

Mark für 100 kg.

Elberfeld, den 24. Juni 1891. (1250)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Württembergische Staatseisenbahnen. Lokal-Gütertarif. Zu dem Lokaltarif für die Württembergischen Staatseisenbahnen vom 1. Dezember 1890 kommt mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. der I. Nachtrag zur Einführung, welcher neben Aenderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement, sowie zu den allgemeinen Tarifvorschriften, unter anderem insbesondere die Einreihung der Artikel Metalle, Metall- und Holzwaaren in den Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter enthält.

Derselbe wird unentgeltlich abgegeben.
Stuttgart, den 26. Juni 1891. (1251)

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr über Elsass-Lothringen.) Am 1. Juli d. J. kommt ein Ergänzungsblatt zu dem direkten Holz-Ausnahmetarife Deutschland-Frankreich vom 1. Dezember 1890 zur Einführung. (Gratis.)

Dasselbe enthält Frachtsätze für den Verkehr von einigen Stationen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen. Weitere Auskunft ertheilen die Verbandsverwaltungen.

Strassburg, den 25. Juni 1891. (1252)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

---

a) Nassau-Badischer Güterverkehr, b) Nassau Pfälzischer Güterverkehr und c) Nassau-Württembergischer Güterverkehr. Die in den vorbezeichneten Verkehren für die Artikel Metalle, Metallwaaren und Holzwaaren zur Zeit geltenden Stückgut-Ausnahmetarife werden am 1. Juli d. J. aufgehoben.

Von diesem Zeitpunkte ab gelten für die Beförderung dieser Artikel die niedrigeren Frachtsätze der betreffenden Ausnahmetarife für bestimmte Stückgüter.

Das diesseitige Verkehrsbüreau ertheilt nähere Auskunft.

Frankfurt a/M., den 27. Juni 1891. (1253)
Im Namen der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Bayerischer, Thüringisch-Bayerischer und Ostpreussisch-Bayerischer Güterverkehr. Mit sofortiger Wirksamkeit werden die nachbenannten Bayerischen Staats-Lokalbahnstationen der Strecken

a) Forchheim-Ebermannstadt: Pinzberg, Gosberg, Pretzfeld und Ebermannstadt,
b) Neumarkt i. d. O.-Beilngries: Polanten

in die Tarife für die vorbezeichneten Güterverkehre aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Verbands-Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Erfurt, den 27. Juni 1891. (1254)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinischer Nachbar-Güterverkehr und Kohlenverkehr aus dem Ruhr- etc.-Gebiet nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.). Am 1. Juli d. J. erscheint je ein Nachtrag (II) zu den Heften 2, 3 und 5 des Rheinischen Nachbar-Gütertarifs und ein Nachtrag (V) zum Ausnahmetarif B für den Kohlenverkehr aus dem Ruhr- etc. Gebiet nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch).

Die Nachträge enthalten Entfernungen und Frachtsätze für die Station Altendorf a/d. Ruhr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) und Berichtigungen. Ausserdem gelangt der Ausnahmetarif G für gemahlene Thomasschlacken zur Austuhr nach Belgien und darüber hinaus mit dem 15 August d. J. zur Aufhebung.

Das Nähere ist bei den Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren, bei welchen auch Abdrücke der Nachträge zu haben sind.

Köln, den 25. Juni 1891. (1255)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Staatsbahnverkehr Köln (rechtsrh.) etc.-Bromberg etc. Am 1. Juli d. J. wird die an der Strecke Steele Rh.-Dahlhausen (Ruhr) gelegene Haltestelle Altendorf a/d. Ruhr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) in den Gütertarif für den obenbezeichneten Verkehr einbezogen.

Das Nähere ist bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren.

Köln, den 26. Juni 1891. (1256)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Am 1. Juli d. J. treten für den Güterverkehr zwischen den Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrheinisch) und Elberfeld sowie den Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn einerseits und den Stationen der Württembergischen Staatseisenbahnen anderseits neue Tarifhefte (I. 0,50 ℳ, II. 0,60 ℳ, III. 0,60 ℳ und IV. 0,20 ℳ) in Kraft.

Durch diese Tarifhefte werden ersetzt und aufgehoben die Tarifkilometer und Frachtsätze der gleichbenannten Tarifhefte vom 1. Juli 1888 — mit Ausnahme derjenigen für die Station Lindau, welche noch bis auf weiteres in Geltung bleiben — ferner die im Heft 6 des Westdeutschen Verbands-Gütertarifs vom 1. September 1882 nebst Nachträgen enthaltenen Tarifkilometer bezw. Frachtsätze für die Stationen der Strecke Feudingen-Sarnau-Frankenberg.

Die neuen Tarifhefte, welche im allgemeinen Frachtermässigungen enthalten, werden auch einzelne Frachterhöhungen in sich schliessen. Ferner werden die besonderen Frachtsätze der Klassen b und c des Ausnahmetarifs 1 (für Holz), die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4 (für Schwefelkies) zwischen Lintorf und Heilbronn und Scheer, der Ausnahmetarife 9 (für Eisen, Roh-), 13 (für Salz), 16 (für Gaskoks) und 19 (für Holz des Spezialtarifs III) durch neue Ausnahme-Frachtsätze nicht ersetzt.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. August d. J. in Geltung.

Am 1. Juli d. J. treten ferner die Nachträge III und IV zu den Heften I—IV des Gütertarifs für den Verkehr mit Stationen der Badischen Staatseisenbahnen sowie (II, III und IV) zu den Heften I bis VI des Ausnahmetarifs für Steinkohlen etc. (Verkehr mit Stationen der Badischen, Elsass-Lothringischen, Hessischen Ludwigs-, Main-Neckar-, Pfälzischen bezw. der Württembergischen Staatseisenbahnen) in Kraft, enthaltend ausser der Aufnahme neuer Stationen, anderweite, theilweise ermässigte Tarifkilometer und Frachtsätze für verschiedene Verbandsstationen sowie Berichtigungen und Ergänzungen.

Durch den vorbezeichneten Nachtrag III zum Heft I werden mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. ab die Tarifkilometer und Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Bullay, Kalterherberg, Montjoie, Nettersheim und Urft einerseits und Mengen und Sigmaringen der Badischen Staatsbahnen andererseits aufgehoben. Die Abfertigung bezüglicher Sendungen wird von demselben Tage ab im Verkehr mit den gleichnamigen Stationen der Württembergischen Staatseisenbahnen zu den für diese zur Einführung gelangenden niedrigeren Frachtsätzen erfolgen.

Vom 1. Juli d. J. ab werden im Verkehr mit den Stationen der Badischen Staatseisenbahnen, den Stationen Eberbach und Mannheim-Neckarvorstadt der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn, den Stationen Immendingen, Mengen, Pfullendorf, Sigmaringen, Schiltach und Willingen der Württembergischen Staatseisenbahnen auch die unter A 6 und 7 des Ausnahmetarifs Nr. 18 für bestimmte Stückgüter genannten Metalle, Metallwaaren und Holzwaaren usw. zu den für die unter A 1—5 desselben Ausnahmetarifs genannten landwirthschaftlichen Artikel bestehenden Frachtsätzen abgefertigt.

Die in dem vorgenannten Nachtrag IV zum Heft II für die Badische Station Heidingsfeld vorgesehenen Tarifkilometer finden gleichzeitig Anwendung im Verkehr mit der gleichnamigen Station der Bayerischen Staatseisenbahnen.

Ferner wird mit Gültigkeit vom 15. August d. J. die Entfernung St. Vith-Bretten auf 394 km abgeändert.

Köln, den 25. Juni 1891. (1257)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Kohlenverkehr aus dem Ruhr- und Wurmgebiet nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a. M. Am 1. Juli d. J. tritt zu dem Ausnahmetarife für den obengenannten Verkehr der Nachtrag VII in Kraft, enthaltend Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Chausseehaus, Nierenhof und Kierberg der Eisenbahn-Direktionsbezirke Frankfurt a. M. bezw. Elberfeld bezw. Köln (linksrh.), anderweite ermässigte

Frachtsätze für die Stationen Gemünden, Hörde Rh., Löttringhausen, Aplerbeck, Hörde, Unna-Königsborn und Wickede-Asseln sowie für Zeche Charlotte ver., ferner Berichtigungen.

Der Nachtrag ist bei den Güterabfertigungsstellen zu haben.

Köln, den 27. Juni 1891. (1258)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Main-Neckar-Oberhessischer Güterverkehr. Am 1. Juli d. J. tritt der Nachtrag II zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft. Preis 15 ₰.

Ueber den Inhalt desselben ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen Auskunft.

Giessen, den 25. Juni 1891. (1259)
Gr. Direktion
der Oberhessischen Eisenbahnen.

Gütertarif Elberfeld-Erfurt und anschliessende Privateisenbahnen. Am 1. Juli d. J. tritt der VII. Nachtrag zum Gütertarif Elberfeld-Erfurt und anschliessende Privateisenbahnen in Kraft. Derselbe enthält u. a. einen Kilometerzeiger für die in den Tarif neu aufgenommenen Stationen Gross-Miltitz, Lispenhausen, Neuhof (Kreis Teltow), Niederbeuna, Tempelhof Rangirbahnhof und Voigtstedt des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, veränderte Entfernungen für die Stationen Herdeke Rh., Hoerde Rh. und Löttringhausen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld, sowie Aenderungen bezw. Ergänzungen mehrerer Ausnahmetarife.

Elberfeld, den 27. Juni 1891. (1260)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Vieh- usw. Verkehr. Vom 1. Juli d. J. ab findet eine direkte Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (links- und rechtsrheinisch) und Elberfeld einerseits und Station Veenendaal der Holländischen Eisenbahn andererseits statt.

Elberfeld, den 27. Juni 1891. (1261)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltepunkte Bornum und Leiferde b/Gifhorn. Am 1. August d. J. werden die gegenwärtig im Verkehr mit den Haltepunkten Bornum und Leiferde bei Gifhorn bestehenden Beschränkungen der Abfertigungsbefugnisse, wonach Sendungen nach Bornum nur frankirt, von dieser Station nur unfrankirt und in beiden Richtungen ohne Nachnahmebelastung zugelassen werden und von und nach Leiferde bei Gifhorn Sendungen mit Nachnahmebelastung ausgeschlossen sind, aufgehoben.

Magdeburg, den 25. Juni 1891. (1262)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Gütertarif Köln (linksrh.)-Breslau. Die im Gütertarif für den Staatsbahnverkehr Köln (linksrh.)-Breslau vom 1. Mai 1889 auf Seite 25/26 unter C aufgeführten Bestimmungen, betreffend den Durchgangsverkehr zwischen den Deutsch-Belgischen Grenzstationen Aachen, Aachen-Bleyberg (Grenze), Aachen-Templerbend, Dalheim (Grenze) und Herbesthal transit einerseits und den Deutsch-Oesterreich-Ungarisch-Russischen Grenz-Uebergangsstationen Dzieditz, Jägerndorf, Mittelwalde, Myslowitz, Oderberg, Oswiecim, Sosnowice (W. W. E.) und Ziegenhals transit andererseits bleiben noch bis auf weiteres und zwar bis zum Tage der Einführung des neuen Deutsch-Belgischen Verbandtarifs in Kraft.

Die diesbezügliche Bestimmung in dem vom 1. Juli d. J. ab gültigen Nachtrag VIII zum Staatsbahn-Gütertarif Köln (linksrh.)-Breslau, auf Seite 4 am Schluss unter 3 d, tritt bis auf weiteres noch nicht in Kraft.

Breslau, den 26. Juni 1891. (1263)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 25. d. Mts. bringen wir hiermit zur Kenntniss, dass vom 1. Juli d. J. ab auch im Verkehr mit sämmtlichen Stationen der Württembergischen Staatseisenbahnen und der Bodenseeufer-Station Bregenz, also vom gedachten Tage ab im gesammten Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbande die unter A 6 und 7 des Ausnahmetarifs Nr. 18 für bestimmte Stückgüter genannten Metalle, Metallwaaren und Holzwaaren usw. zu denselben Frachtsätzen abgefertigt werden, wie solche für die unter A 1—5 des gedachten Ausnahmetarifs genannten landwirthschaftlichen Artikel bestehen.

Köln, den 28. Juni 1891. (1264)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Theil II — Heft 2. Am 1. Juli d. J. treten für den Verkehr zwischen Berlin und Wien (K. F. N. B, K. F. J. B., Oe. N. W. B. und St. E. G.), Floridsdorf-Donaufeld, Jedlesee, Korneuburg, Stockerau, Klosterneuburg, Nussdorf und Stadlau folgende ermässigte Frachtsätze in Kraft:

Eilgutklasse		13,90
Stückgutklasse	I	6,47
	II	6,06
Klasse	A 1	3,84
„	B	3,13
„	C 1	4,54
„	C 2	3,97
Spezialtarif	A 2	3,36
„	I	2,76
„	II	2,37
„	III	1,65
Ausnahmetarif Nr. 4 (Güter der Stückgutklasse I)	a)	4,54
	b)	3,97

Mark für 100 kg.

Breslau, den 25. Juni 1891. (1265)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Oesterreich-Ungarischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich). Einführung neuer Sätze zwischen Wien etc. und Gera, Leipzig etc. Am 15. Juli d. J. kommen für den Verkehr zwischen den Stationen Wien (sämmtliche Bahnhöfe), sowie Floridsdorf-Donaufeld, Jedlesee, Klosterneuburg-Weidling, Korneuburg, Nussdorf und Stadlau einerseits und den Stationen Gera bezw. Leipzig, Plagwitz-Lindenau und Zeitz des Direktionsbezirks Erfurt andererseits anderweite ermässigte Frachtsätze im Verfügungswege zur Einführung.

Näheres über die Höhe dieser Sätze ist bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen zu erfahren.

Magdeburg, den 27. Juni 1891. (1266)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Werrabahn-Bayerischer Güterverkehr. Mit dem 1. Juli d. J. werden die Stationen Ebermannstadt, Gosberg, Pinzberg und Pretzfeld der Bayerischen Lokalbahn Forchheim-Ebermannstadt, sowie die Station Pollanten der Bayerischen Lokalbahn Neumarkt i. d. O.-Beilngries in den Tarif für den obenbezeichneten Verkehr einbezogen.

Nähere Auskunft auch über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen der Bayerischen Staatsbahn und Werrabahn.

Meiningen, den 26. Juni 1891. (1267)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.

Mit dem 10. Juli 1891 wird die Station Dedeleben des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg in den direkten Vieh- etc. Verkehr Bromberg-westliche Staatseisenbahnen einbezogen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Bromberg, den 26. Juni 1891. (1268)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. Juli d. J. ab werden in den direkten Verkehren von Deutschen und Niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen und nach Grajewo zur Ausfuhr nach Russland alle Güter, welche in dem Waarenverzeichnisse des Deutsch-Russischen Tarifhefts IV. nicht namentlich aufgeführt sind, zu den Frachtsätzen der allgemeinen Stückgutklasse bezw. bei Aufgabe in Wagenladungen zu den Frachtsätzen der Klassen A und B befördert.

Bromberg, den 25. Juni 1891. (1269)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. findet der Ausnahmetarif 21/22 für bestimmte Stückgüter auch für die Artikel Metalle, Metallwaaren und Holzwaaren im direkten Verkehre zwischen den sämmtlichen Verbandsstationen der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen, der Pfälzischen Eisenbahnen und der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen einerseits und den sämmtlichen nördlichen Verbandsstationen andererseits Anwendung.

Erfurt, den 26. Juni 1891. (1270)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. Juli l. J. werden die Artikel Metalle, Metallwaaren und Holzwaaren des Ausnahmetarifs Nr. 3 bei der Aufgabe als Frachtstückgut nach den Sätzen des für Getreide, Hülsenfrüchte, Samen und Sämereien und Kartoffeln bestehenden Ausnahmetarif Nr. 2b abgefertigt. Infolgedessen kommen die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 3 in Wegfall, wohingegen sämmtliche vorstehend genannten Artikel zu einem neuen Ausnahmetarif Nr. 3 vereinigt werden.

Die erwähnte Aenderung kommt in einem auf 1. Juli l. J. erscheinenden 2. Nachtrag zum Badischen Gütertarif zur Durchführung, in welchem ausserdem noch einige bereits früher veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen Aufnahme gefunden haben.

Exemplare des Nachtrags sind durch unsere Güterstationen unentgeltlich zu beziehen.

Karlsruhe, den 24. Juni 1891. (1271)
Generaldirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Vom 1. Juli d. J. ab werden im Verkehr mit Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen die in dem Ausnahmetarif Nr. 18 unter 6 und 7 genannten Metalle, Metallwaaren und Holzwaaren usw. zu den für die in dem fraglichen Ausnahmetarife unter 1—5 aufgeführten landwirthschaftlichen Gegenstände be-

stehenden Ausnahmefrachtsätzen abgefertigt.

Die für den Verkehr mit Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen bestehenden besonderen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 18 für Metalle und Holzwaaren usw. kommen sonach vom 1. Juli d. J. ab in Wegfall.

Köln, den 26. Juni 1891. (1272)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Werrabahn - Bayerischer Güterverkehr. Am 1. Juli d. J. werden die Stückgüter des Ausnahmetarifs 3 (Metall- und Holzwaaren) zu den Bestimmungen und Frachtsätzen des Stückgut-Ausnahmetarifs 2 (landwirthschaftliche Erzeugnisse) abgefertigt.

Der hierauf bezügliche Tarifnachtrag VII kann von den Güterabfertigungsstellen der Bayerischen Staatsbahn und Werrabahn bezogen werden.

Meiningen, den 25. Juni 1891. (1273)

Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.

4. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Werra-Eisenbahn. Die Einlösung der am 1. Juli d. J. fälligen Zinsabschnitte unserer 4%igen Prioritätsanleihe I. Emission (Kupon 15), unserer 4%igen Prioritätsanleihe II. Emission (Kupon 11), unserer 3½%igen Prioritätsanleihe III. Emission (Kupon 6) und unserer 3½%igen Prioritätsanleihe IV. Emission (Kupon 2) erfolgt ausser durch unsere Hauptkasse hier, durch unsere sämmtlichen Billetexpeditionen, durch unsere Güterexpeditionen zu Lichtenfels und Eisenach, durch die Filiale der Mitteldeutschen Kreditbank hier, die Herren Mendelssohn & Co. in Berlin, die Mitteldeutsche Kreditbank in Berlin und Frankfurt a. M., Herrn B. M. Strupp in Meiningen und Gotha, durch die Coburg-Gothaische Kreditgesellschaft zu Coburg, die Herren Becker & Co. in Leipzig und durch die Filiale der Bank für Handel und Industrie zu Frankfurt am Main.

Die auf die Stammaktien unser Bahn entfallende Dividende für 1890 ist auf 3% oder 9 ℳ für die Actie festgestellt worden und wird gegen Rückgabe des Dividendenscheins Nr. 32 ausser bei den vorgenannten Stellen auch bei Herrn Jacob Landau in Berlin vom 1. Juli d. J. ab ausgezahlt.

Gleichzeitig bemerken wir, dass

a) von unserer 4½%igen Prioritätsanleihe, rückzahlbar und zinslos seit 7. April 1885
ein Stück Abtheilung B à 600 ℳ Nr. 2363,
und
zwei Stück Abtheilung C à 300 ℳ Nr. 5160 und 8076;

b) von unserer 4%igen Prioritätsanleihe I. Emission, rückzahlbar und zinslos seit 1. Januar d. J.
drei Stück Abtheilung B à 600 ℳ Nr. 1922, 3240, 3242 und
fünf Stück Abtheilung C à 300 ℳ Nr. 1512, 6825, 6990, 7284, 8494
zur Einlösung noch nicht eingereicht,

c) die Stammaktien 21541, 21543 und 23747

gerichtlich amortisirt und Duplikate ausgegeben sind.

Meiningen, den 26. Juni 1891. (1274)

Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.

5. Verdingungen.

K. Württ. Staatseisenbahnen. Die Württ. Eisenbahnverwaltung hat die Lieferung von

80 bis 100 Personenwagen III. Klasse und von

20 Personenwagen II. und III. Klasse, je 2achsig nach dem Durchgangssystem, zu vergeben.

Die Lieferbedingungen, technischen Vorschriften und zugehörigen Zeichnungen werden von dem maschinentechnischen Büreau auf schriftliches Ansuchen gegen eine mittelst Postanweisung einzusendende Entschädigung von 10 ℳ beim Bezug der gesammten Unterlagen für beide Wagensorten und von 6 ℳ beim Bezug der Unterlagen nur für eine Wagensorte abgegeben.

Die Detailzeichnungen liegen bei dem genannten Büreau zur Einsicht auf.

Angebote auf Uebernahme dieser Lieferung oder eines Theiles derselben wollen bis

Mittwoch, den 15. Juli d. J., Mittags 12 Uhr,

verschlossen mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Personenwagen“ bei dem Sekretariat der Generaldirektion eingereicht werden.

Die Eröffnung der Angebote, welcher die Bieter anwohnen können, findet am gleichen Tage Nachmittags 4 Uhr statt.

Stuttgart, den 22. Juni 1891. (1275)

K. Generaldirektion.

Die Lieferung verschiedener für die Werkstätten der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen erforderlichen Materialien und zwar:

1. Stangeneisen (Handels- und Qualitätseisen),
2. Flusseisenbleche,
3. Rundkupfer, Rundmessing, Kupfer- und Messingdraht,
4. Kupferblech, Messingblech, Kupfer- und Messingrohre

soll vergeben werden.

Lieferungsbedingungen hierzu können unter Angabe der betreffenden Nummern gegen vorherige postfreie Einsendung von 20 ₰ Schreibgebühren für jede der einzelnen Nummern sowie 20 ₰ Porto von der Magazin-Hauptverwaltung, hier bezogen werden.

Lieferungsangebote sind bis:

11. Juli 1891, Abends 6 Uhr

an die genannte Stelle einzureichen.

Chemnitz, den 24. Juni 1891. (JC1276)

Maschinen-Hauptverwaltung
der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Main-Neckarbahn. Die auf einigen Stationen der Main-Neckarbahn lagernden alten Materialien an:

Schienen, Schweisseisen, Drehspähnen, Radreifen, Feuerbüchsen von Kupfer, Trieb-, Lauf- und Wagenradsternen, Injekteuren, Schiebebühnen aus Guss- und Schweisseisen, sowie für diesseitige Zwecke nicht mehr brauchbare Drehscheiben usw.

sollen Dienstag, den 14. Juli l. J., Vormittags 10 Uhr durch Anbietung vergeben werden.

Der Haupt-Magazinsverwalter zu Darmstadt wird über diese Materialien bis zum bezeichneten Termine Auskunft geben und können die Verkaufsbedingungen, sowie das Verzeichniss der zum Verkaufe kommenden Materialien gegen eine Gebühr von 40 ₰ auf frankirte Anfrage von demselben bezogen werden.

Die Gebote müssen bis zum genannten Termine bei dem Haupt-Magazinsverwalter zu Darmstadt frankirt, verschlossen und mit der Aufschrift: „Verkauf alter Materialien betr.“ eingereicht werden.

Darmstadt, den 26. Juni 1891. (1277)

Der Ober-Betriebsinspektor.

(Fortsetzung der amtlichen Bekanntmachungen S. IV.)

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Columbus-Freitreppe
D. R. P.
Columbus-Perron und Trottoir aus Eisen, für Gärten, Wege, Böschungen, Dämme; besonders vortheilhaft für Anlagen in aufgeschüttetem Boden; haltbarer, schöner, 33 % billiger als Steintreppen. Ill. Preisliste kostenfrei.
Richard Hermanns & Co., Elberfeld.

Felten & Guilleaume, Carlswerk, Mülheim Rh.

Das Carlswerk
fabrizirt für Eisenbahnbedarf
Eisen-, Stahl- u. Kupferdraht
und Drahtlitzen
für Telegraphen- u. Signalleitungen
Zugbarrièren, Einfriedigungen,
Bindezwecke etc.
Drahtkordeln für Läutewerke.
Verzkt. Stahl-Stacheldraht
nebst allem Zubehör.
Drahtseile aller Art
für Aufzüge, Winden, Krahnen,
Zugseile für schiefe Ebenen,
Drahtseile für Seilbahnen,
Schiebebühnenseile, Trajectseile.
Telegraphen-, Telephon- und Elektrisch-Licht-Kabel.

Felten & Guilleaume
Rosenthal, Cöln a/Rhein
Mechan. Bindfadenfabrik
und Hanfseilerei.

Wilh. Tillmanns,
Remscheid,
Wellblech-Walzwerk, Verzinkerei und **Anstalt** für **Eisenbauten.**
Ausführung von vollständigen eisernen Bauwerken jeder Art; Bogen- und Satteldächern bis zu den grössten Spannweiten; feuersicheren Deckenconstructionen etc. etc.

7. Bilanzen.

Bilanz der Werra-Eisenbahngesellschaft für 1890.

Aktiva.

Nr.		ℳ	₰
1	Haupt- und Zweigbahn Eisenach-Coburg-Sonneberg	28 361 780	71
2	Neubaustrecke Sonneberg-Lauscha	1 583 720	16
3	Neubaustrecke Themar - Schleusingen	640 533	93
4	Neubaustrecke Immelborn-Liebenstein	526 801	21
5	Bahnstrecke Coburg - Bayerische Grenze	1 923 755	10
6	Anleihe IV. Em., verwendeter Betrag	1 227 944	85
7	Materialienbestände	339 028	49
8	Baarbestände bei Banken, Hauptkasse und Expeditionen	2 061 191	71
9	Bestände an Effekten, Hypotheken und Immobilien	2 823 730	26
10	Effektenkonto der Anleihe IV. Em.	1 500 000	00
11	Diverse Debitoren	51 448	31
	Summa	41 039 934	73

Passiva.

Nr.		ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰
1	Stammaktien, 50 069 Stück à 300 ℳ	—	—	15 020 700	—		
2	Prioritätsanleihe I. Em.						
	a) Amortisation der konvertirten Anleihe	533 400	—				
	b) Kapitalrest	9 170 400	—	9 703 800	—		
3	Reservefonds für bestrittene Neubauten und Nachschaffungen	—	—	3 355 918	04		
4	Anleihe IV. Em., Verwendung für dergl.	—	—	235 162	67	28 315 580	71
5	Prioritätsanleihe II. Em. für Sonneberg-Lauscha, Kapitalrest	—	—	1 323 000	—		
	Einnahme an Zuschuss von S.-Meiningen aus der Anleihe IV. Em. und Zinsen	—	—	253 820	16	1 576 820	16
6	Prioritätsanleihe für Themar-Schleusingen III. Em.	—	—	480 000	—		
	Zuschuss von Preussen, Zinsen etc.	—	—	157 706	92	637 706	92
7	Prioritätsanleihe für Immelborn-Liebenstein III. Em.	—	—	395 700	—		
	Zuschuss von S.-Meiningen, Zinsen etc.	—	—	167 093	66	562 793	66
8	Prioritätsanleihe IV. Em.	—	—	—	—	3 000 000	—
9	Tilgungsfonds wegen der Strecke Coburg-Grenze	—	—	1 908 14	29		
	Baueinnahme für diese Strecke	—	—	15 540	81	1 923 755	10
10	Unerhobene Dividende, Zinsen, Obligationen	—	—	—	—	23 410	63
11	Reservefonds, statutarischer	—	—	—	—	600 000	—
12	Reservefonds, gesetzlicher						
	a) baar	—	—	65 578	99		
	b) Amortisation für 1890	—	—	53 100	—	118 678	99
13	Wirthschaftsfonds	—	—	—	—	350 000	—
14	Beamten-Pensionskasse, Effekten, Immobilien und Hypothek	—	—	—	—	715 287	35
15	Tilgungsfonds für die Beamten-Wohnhäuser, Effekten u. baar	—	—	—	—	12 874	77
16	Werkstätten-Krankenkasse, Effekten und baar	—	—	—	—	5 442	25
17	Reservefonds der Betriebs-Krankenkasse, Effekten und baar	—	—	—	—	4 376	72
18	Arbeiter- und Wittwen-Unterstützungskasse, Effekten und baar	—	—	—	—	22 272	16
19	Prioritätsanleihe IV. Em., noch nicht begebener Betrag	—	—	—	—	1 500 000	—
20	Sonstige Kreditoren	—	—	—	—	1 205 319	79
21	Reingewinn und Staatssteuer für 1890	—	—	—	—	454 034	33
22	Steuerfreier Ueberschuss vom Jahre 1889	—	—	—	—	11 581	19
	Summa	—	—	—	—	41 039 934	73

Meiningen, den 29. April 1891.

Die Direktion der Werra-Eisenbahngesellschaft.
Kirn.

(1278)

8. Vermischte Bekanntmachungen.

Privatbahn-Berufsgenossenschaft. In der ordentlichen Genossenschaftsversammlung am 25. Juni d. J. ist an Stelle des ausgeschiedenen stellvertretenden Vorstandsmitgliedes, Regierungsassessors a. D. Strackerjan zu Lübeck,

der Regierungsassessor a. D. Krieger, ständiger Hilfsarbeiter der Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft zu Lübeck,

erwählt worden.

Lübeck, den 28. Juni 1891. (1279)

Der Vorstand
der Privatbahn-Berufsgenossenschaft.

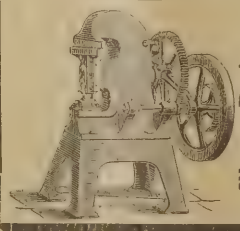
Decimalwaagen und Gewichte, Fenstervorsetzer und Kiessiebe von Winkeleisen mit Drahtgeflecht oder Gewebe, **Gepäckkarren, Güterbodenkarren, Erdkarren, Vieh-Laderampen, Oberbau-Geräthe, Winden, Hammer- und Hackenstiele** aus Hickoryholz, **Fackellampen, Harzfackeln, Pechkränze, Krahn-, Anker-, Schiffs- und Holzwagenketten** etc. etc.
Theodor Keseling, Düsseldorf.

Kgl. Pr. silberne Staatsmedaille.

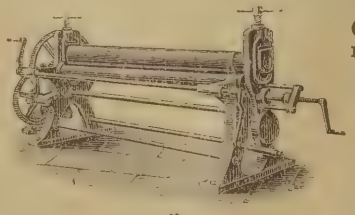
Erdmann Kircheis, Aue i. S.
Maschinenfabrik und **Eisengiesserei.**
Specialität: Maschinen, Werkzeuge, Stanzen etc. zur **Blech-** und **Metallbearbeitung.**
Grösstes Etablissement in dieser Branche.
32 mal höchst prämiirt auf allen beschickten Ausstellungen. Diverse Staatsmedaillen, Ehrenpreise, Ehrendiplome und sonstige hohe Auszeichnungen.

Kgl. Pr. goldene Staatsmedaille.

Mehrere Patente im In- und Ausland!



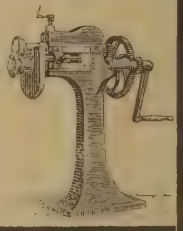
Illustr. Preiscour. gratis und franco.



Gegründet E. K. 1861.

Garantie für bestes Material u. beste Ausführung!

Jahresproduction 7000 Maschinen.



Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 13). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 51. **Zeitung des Vereins** 1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . . 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 200 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 4. Juli 1891.

Inhalt:

Erinnerungen an Argentinien. (Schluss.)
Die Verstaatlichung der Galiz. Carl Ludwigbahn.
Vereins-Mittheilungen:
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Verstaatlichung der Ungarischen Linien der Staatseisenbahn-Gesellschaft.
Die Betriebssicherheit der Eisenbahnbrücken.
Telephonische Güteravisirung.
Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich Ende Mai d. J.
Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.
Generalversammlungen der:
Bukowinaer Lokalbahnen,
Lokalbahn Asch-Rossbach,
Arad-Temesvarer Eisenbahn,
Galizischen Carl Ludwigbahn.
Börsenbericht.
Aus Russland:
Eisenbahn - Verkehrsergebnisse im März 1891.
Grjäsi-Zarizyner Bahn: Generalversammlung und Betriebsergebnisse.
Vorlage der Rechenschaftsberichte der Verkehrsanstalten.
Odessa-Ovidiopol: Statut.
Besichtigung der Brücken und Viadukte.
Aus Skandinavien:
Stand des Schwedischen Bahnnetzes Ende 1890.
Betriebsergebnisse der:
Schwedischen Staatsb. in 1889,
Schwedischen Privatb. in 1889,
Norweg. Eisenb. in 1889/90,
Dänischen Staatsb. in 1889/90.
Aus der Schweiz:
Schweizerische Nordostbahn.
Schweizerische Centralbahn.
Zur Centralbahn-Verstaatlichung.
Prüfung und Erprobung der Eisenbahnbrücken.
Mönchensteiner Katastrophe.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnung von Strecken.
2. Güterverkehr.
3. Verdingungen.
4. Verkauf von Altmaterialien.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Erinnerungen an Argentinien.

(Schluss aus Nr. 47.)

Ich hoffe, Ihnen die bequemste Veranschaulichung Argentinischer Eisenbahnverhältnisse geben zu können, indem ich eine Reise von Buenos Aires aus nach dem Gebirge zu und dann parallel mit diesem nach Norden bis zur letzten Eisenbahnstation in der Richtung nach Bolivia zu schildern versuche.

In Begleitung des Chefingenieurs vom Departemento de Obras Publicas fuhr ich Mittags 12 Uhr 25 Minuten von dem Centralbahnhof in Buenos Aires, der dicht am Ufer des La Plata liegt, ab. Ich hatte ein einfaches Billet bis Tucuman genommen. Die Strecke ist 1 489 km lang und kostete — ausschliesslich Schlafplatzwagenzuschlag — in der ersten der überhaupt nur vorhandenen beiden Klassen 38 Pesos. Ein Preis ist aber den Fahrkarten nicht aufgedruckt. Die damals schon erheblichen Valutaschwankungen bestimmten die Eisenbahngesellschaften, allwöchentlich ihre Tarife zu korrigiren und der Schalterbeamte korrigirte dann als strebsamer Mann noch weiter zu seinem eigenen Nutzen.

Die Gepäckabfertigung ist ähnlich wie in Nordamerika. Grössere Gepäckstücke besorgt die Expresscompagnie. Das gewöhnliche Handgepäck findet gut Platz unter und zwischen den Sitzen. Ein Italienischer Peon hatte sich unseres Gepäckes bemächtigt und war natürlich bei Abgang des Zuges nicht zu finden. Schliesslich entdeckten wir ihn im Zuge. Der schmutzige Kerl hatte sich in den Wagen gesetzt, unser Gepäck redlich untergebracht und — wie er behauptete — einen Platz für uns belegt. Der Schlingel sass, eine Cigarette rauchend, hinter einem grossen Zeitungsblatt. Er fordert einen Peso, empfiehlt uns dann sein Zeitungsblatt, das er extra als neueste Nummer für uns erstanden haben will, erhält auch dieses bezahlt und verschwindet. Natürlich finden wir nachher, dass die Zeitung schon 8 Tage alt ist und später, dass die Cognakflasche im Reisekorbe fehlt, item eine gewisse manuelle Geschicklichkeit war dem Italiener nicht abzusprechen. Das Schlimmste war aber, dass der Biedermann so lange mit unserem Gepäck zu thun gehabt und den Platz angewärmt hatte. Tags zuvor hatte mich ein Forscher, einer unserer selbstlosen Gelehrten, darin eingeweiht, dass bis dato in Argentinien 150 verschiedene Arten von Wanzen festgestellt waren. Einige dieser Arten glaube ich auf der Reise persönlich kennen gelernt zu haben.

Der Zug fährt am La Plata und demnächst am Paranaufer — wenngleich ausserhalb Sehweite des Flusses — bis Rosario. Die Bahn ist breitspurig, hat so wenig Kiesbett wie die übrigen Argentinischen Bahnen, macht aber einen guten Eindruck. Geleis und rollendes Material sind gut, die Stationen sind freundlich angelegt, die Gebäude gut unterhalten; wäre die Einöde des unendlichen Weidelandes mit den zahllosen Heerden nicht, man würde glauben, auf einer Europäischen Bahn zu sein. Die Verwaltung der Buenos Aires - Rosariobahn nimmt unter den Argentinischen Gesellschaften den ersten Rang ein. Die Strecke ist 548 km lang. Die Wagen sind ganz nach Nord-

amerikanischem Muster gebaut, 19 bis 20 m lang, haben in zwei Abtheilungen zusammen 64 Plätze, auch 2 Toiletten, welche verhältnissmässig sauber gehalten werden.

Die Bahn hat viele Zwischenstationen, auf denen wegen des eingeleisigen Betriebes gehalten werden muss. Da kommen zunächst die Vororte, die Villenkolonien von Buenos Aires, dann kleine Handelsplätze, wie Zarate und San Nicolas, die direkt am Parana liegen und für Ozeandampfer zugänglich sind. In Zarate befinden sich die Kriegsarsenale. Neulich brachten die Zeitungen die Notiz, dass nach dem Attentat auf den General Rocca die Regierung die Artillerie von Zarate nach Buenos Aires kommandirt habe. Das klingt streng und unheimlich, ist in der Regel aber nicht so schlimm; denn wenn die Kanonen auch da sind, so fehlt doch das Pulver. Die Chilenen haben von jeher die Argentinier wegen der Misswirthschaft verspottet und erzählt, die Schiffskanonen wären längst gestohlen, wenn sie nicht zu schwer gewesen wären. Die Verhältnisse scheinen diese Behauptung zu rechtfertigen. Glücklicherweise hat der Mangel an Pulver und Blei in Buenos Aires ein grosses Blutbad verhindert, während die Chilenen bei ihrer vollkommeneren Verwaltung hübsch alles bei einander gehalten und deshalb brav auf einander los geknallt haben. Der eine Esel schilt den anderen Langohr!

Die Argentinischen Bahnen haben keine Nummersteine. Es ist aber die Kilometerzahl auf einer Tafel angegeben, die an der Telegraphenstange befestigt ist. Ich hatte eine Uhr mit springendem Zeiger, einen Geschwindigkeitsmesser mit und stellte fest, dass wir von Buenos Aires bis San Nicolas mit 54—68 km Geschwindigkeit fuhren, hinter San Nicolas dagegen mit 71 bis 78 km. Es fuhr sich recht gut, trotzdem die Schwellen — stellenweise gusseiserne Kalotten — direkt in der vegetabilischen Erde liegen.

Telegraphenleitungen ziehen sich nicht nur am Bahnkörper entlang, sondern laufen auch parallel mit diesem oft in 1 km Abstand an 4, 5 verschiedenen Gestängen. Eine Verständigung zwischen der Bahngesellschaft und der Telegraphenverwaltung wegen gemeinschaftlicher Benutzung der vorhandenen Gestänge scheint nicht möglich gewesen zu sein. Die Telegraphenstangen sind entweder junge Palmen, kantig geschnittene Quebrachohölzer oder alte Eisenbahnschienen; sie sind vom Sturm und dem einseitigen Drahtzug krumm und schief gedrückt und machen deshalb die Leitungen einen recht liederlichen Eindruck. Oben sind Querhölzer angebracht und wo noch ein Platz für einen Isolator frei geblieben ist, da hat eine Meise ihr Nest gebaut, eine Meise der grossen einheimischen Art, die sich ein Nest wie eine Schwalbe zusammenklebt, ein Nest mit zwei Abtheilungen, gebildet durch eine hathohe Scheidewand. Die hintere Abtheilung ist immer die Brütkammer, die vordere der Salon.

Da ich gerade auf die Telegraphenleitungen gekommen bin, so kann ich nicht unerwähnt lassen, dass der Depeschendienst in Argentinien sehr mangelhaft ist. Man unterscheidet gewöhnliche, dringliche (urgente) und eingeschriebene Telegramme. Mit Selbstironie sagen die Argentinier, das gewöhnliche Telegramm kommt gewöhnlich nicht an, das urgente regelmässig zu spät und das rekommandirte verstümmelt. Das unsere Reise anmeldende dringliche Telegramm an die Eisenbahninspektoren jenseits Tucuman war eingetroffen, als wir die Rückreise antraten. Der Grund liegt einfach darin, dass die Beamten die Depeschengebühren unterschlagen, die Telegramme als Brief mit den Postzügen befördern, und da es im Innern Bahnen gibt, wo Postzüge nur zweimal in der Woche verkehren, so ist der Reisende ungeachtet einer mehrere Tage hindurch dauernden Fahrt meist eher da als sein Telegramm.

In San Nicolas war für den 27 Achsen starken Schnellzug Mittagsstation. Essen und eine halbe Flasche Wein sowie Kaffee kostet 1 Peso. Es gab zwar für jeden der wenigen Gänge frische Teller, aber der Kellner theilte jedem Gast die Speisen zu. Servietten gab es nicht, dafür war das Tischtuch da. Mein Tischnachbar hatte sein Taschentuch vergessen, dafür war das Tischtuch auch da.

Abends in Rosario angekommen, musste ich den Zug wechseln. Der anschliessende Zug der Central-Argentinobahn ist mit den genugsam bekannten Nordamerikanischen Schlafwagen ausgerüstet. Man kann die 395 km bis Cordoba verschlafen. Der Nachtzug ist 36 Achsen stark und gebraucht für die genannte Strecke 12 Stunden. Bis Cordoba werden die Lokomotiven mit Kohlen gefeuert, ab dort beginnt die Holzfeuerung. Bis Cordoba und demnächst auch auf der Rückreise begleiteten uns die von meinem Reisegefährten, dem Chefingenieur, citirten Eisenbahninspektoren. Da war zunächst für die Rosariobahn als technischer Regierungskommissar ein ehemaliger Oesterreichischer Lokomotivbeamter, dann folgte für Centralargentino ein ehemaliger Monteur der Hartmann'schen Fabrik. Das waren doch wenigstens Fachleute, aber der Kommissar in Cordoba für die erste Hälfte der beinahe 600 km langen Strecke nach Tucuman war ein Landwirth, frisch von Australien gekommen, der von der Eisenbahn keinen Dunst hatte. Wie schwer es unter diesen Verhältnissen den wenigen tüchtigen, akademisch gebildeten Ingenieuren sein musste, den Englischen Eisenbahnunternehmern mit ihrem Stabe von Beamten gegenüber die Autorität ihrer Stellung zu wahren, bedarf wohl keinerlei Erörterung.

Bis Cordoba führt die Breitspur, ab dort nach Norden beginnt die Schmalspur. In der Bahnhofshalle von Cordoba sind beide Spuren ineinander gezogen.

Bei Cordoba sind die Vorberge der Anden erreicht. Das Weideland liegt hinter uns, die Waldregion beginnt, aber ein mittelhoher Baumwuchs ohne Unterholz, der bequem durchschritten werden kann, ohne dass man Pfade aufzusuchen braucht.

Cordoba ist eine berühmte Universitätsstadt, hat eine allbekannte Sternwarte. Die Professoren sind der Mehrzahl nach Deutsche, sie haben so etwas vom Kneipleben Deutscher Hochschulen dort eingeführt, was dem mässigen Spanier nie verständlich sein wird. Die Gelehrsamkeit der Deutschen Professoren steht im ganzen Lande in hohem Ansehen. Daraufhin können sich dieselben erlauben, den Argentiniern die ungeschminkte Wahrheit zu sagen. So z. B. sprach der alte achtzigjährige Professor Burmeister vom Nationalmuseum in Buenos Aires sich öffentlich dahin aus, dass die Spanier keine selbstständigen Denker seien, nur Kopisten wären, nie einen Gelehrten hervorgebracht hätten, und dass ihr grösster Dichter Cervantes einen unbedeutenden Gegenstand verherrlicht hätte. Die Spanier haben ihre hervorragenden Männer nur durch das maurische Element erhalten. Darin liegt viel Wahres, aber der Deutsche kommt durch solche Aeusserungen in den Geruch der Grobheit und letztere kommt bei dem feinen Spanier gleich nach dem Verbrechen.

Cordoba liegt tief im Thale. Deshalb hat auch, wie die Zeitungen neulich meldeten, der Bruch einer Thalsperre so gewaltige Verwüstungen in der Stadt angerichtet. Die Vororte oder äusseren Viertel werden von Italienern in armseligen Ranchos bewohnt und erscheinen wie grosse Zigeunerlager. Die innere Stadt macht einen soliden Eindruck, nur erinnern zu viel Kloster- und Kirchenbauten an die Zeit der Konquista und die Jesuitenherrschaft.

Der Zug nach Tucuman war 40 Achsen stark, mit zwei Lokomotiven bespannt und hatte für die 546 km lange Strecke etwa 20 Stunden Fahrzeit. Die Lokomotive wurde mit Holz gefeuert. Unterwegs wurde an verschiedenen Stellen auf freier Bahn gehalten, um von aufgeschichteten grossen Holzhaufen Material zu laden. Sechs Wasserwagen liefen im Zuge, von denen vier auf Bahnhöfen in dem strichweise auftretenden Salzsteppen-Distrikt zur Versorgung der Stationen abgesetzt wurden.

Ab Cordoba steigt die Strecke etwa 1:40 an. Der Zug fährt so langsam, dass die Reisenden bei der angenehmen Morgenluft aussteigen und zu Fuss nebenher gehen. Das dauert

einige Kilometer weit. Dann ist der Brechpunkt erreicht und nun jagt der Zug die Gefällsstrecken mit über 60 km Geschwindigkeit herab, ein höchst gefährliches Thun; denn es sind Wagen mit Centralbuffern mit solchen mit Seitenbuffern beliebig zusammengekuppelt, aber die Kuppelung ist auch danach, kaum so gut als bei unseren langsam fahrenden Dampfstrassenbahnen mit ihren kurzen Zügen. Die Linie nach Tucuman wurde 1874 von der Nationalregierung gebaut. Die Bahn hatte 1878 einen Wagenpark von 1500 Stück. 1888 waren noch 700 vorhanden. Die übrigen waren bei Entgleisungen zertrümmert, verbrannt oder — gestohlen. In letzterer Beziehung ist Unglaubliches geleistet, als die Nationalregierung den Betrieb noch führte. Jetzt ist die Bahn für $16^1/_2$ Millionen Patagons längst in Englische Hände übergegangen.

Der von der Regierung seiner Zeit eingesetzte Gerente benahm sich schmachvoll. Er liess durch die Bahnarbeiter jahrein jahraus auf seinen Lehmfeldern Ziegel brennen und die Strecke verkommen. Die gebrannten Ziegel verkaufte er an die Bahn, d. h. an die Regierung; dann stahl er sie wieder, indem er die Transporte unter der Maske als Baugut nach Cordoba kommen liess, wo die Ziegel dann abermals verkauft wurden. Seiner Tochter schenkte er zur Mitgift 3000 Stück Schienen von den Lagerbeständen. Die konnte natürlich kein Geleis davon bauen, aber die Schienen wurden verkauft als Träger und als Bügersteigeinfassungen in Cordoba und Tucuman. Zwei Jahre nachher verschwand der Ehrenmann, aber die Regierung ist nicht gegen ihn eingeschritten, er war ihr „politisch" nützlich gewesen, d. h. er hatte an richtiger Stelle zu passender Zeit von seinem Raube abgegeben.

Eine andere Thatsache verdient als Veranschaulichung der Spanisch-Amerikanischen Verwaltung noch erwähnt zu werden. Im Gebiet der Salinas war ein Anschlussgeleis beim Bau der Bahn für Materialanfuhr hergestellt und später abgebrochen. Als man ein Jahr im Betriebe war, dachte man auch mal daran, den Bestand an Lokomotiven zu revidiren und siehe da, es fehlte eine. Die konnte doch nicht gestohlen sein, wer konnte eine Lokomotive gebrauchen? Wenn da Nachfrage gewesen wäre, hätte sie ja der Gerente schon längst selbst gestohlen. Man forscht nach, sucht die Stationen ab und bei dieser Gelegenheit erfährt auch der brave Capataz, der Vorarbeiter der Salzsteppenstrecke, um was es sich handelt. Die maquina wird gesucht, die weiss er ja zu finden, sie steht 10 km ab von der Linie im Steppenwalde. Die Nachricht klingt verwunderlich, aber eine berittene Schaar macht sich doch auf den Weg und siehe da, in einer Salz- und Sanddüne steht die Gesuchte, verrostet, verkommen, ein willkommener Schutz für die Vögel, die ihre Nester hineingebaut haben. Wie war das möglich? Nichts einfacher wie das. Das Anschlussgeleis war abgebrochen, aber man hatte vergessen, dass noch die Baumaschine darauf stand. Die Anschlussweiche wurde entfernt, ein Ende Geleis, soweit es von der Strecke aus übersehen werden konnte, auch, aber der Rest blieb liegen; denn der Unternehmer hatte den Abbruch gegen eine Pauschalsumme übernommen. Man liess jetzt die Lokomotive wo sie war und korrigirte die Zahl des Bestandes. So viel aus den ersten Jahren der Ferro carril central del Norte.

Der Zug fährt, wenn er die Salinas, die Salzsteppen hinter sich hat, durch freundliche Gegenden. Die Gebirgszüge, zunächst die Sierra de Cordoba, begleiten die Bahn auf weite Strecken. Unangenehm wird die Fahrt durch den schrecklichen Staub, den Funkenregen der Lokomotiven, der überall Löcher einbrennt. Ist das Fenster nicht geschlossen, so zeigen sich bald Brandstellen im Staubmantel, in der Zeitung, welche man in der Hand hält, kurzum diese Art Feuerung ist eine Plage. In den Steppen kommt eine schneidige Art von Musquitos hinzu, welche schwarz und weiss gefärbt sind und die „Preussen" genannt werden, zumal sie mit rücksichtsloser Energie angreifen.

Das rollende Material entspricht wieder ganz den Nordamerikanischen Typen. Die Wagen sind stark gebaut, 17 m lang, auf Drehschemeln gelagert und haben 48 Plätze. Die Lokomotiven mit Tender haben, den starken Steigungen entsprechend, ein Dienstgewicht von 54 t.

Ich kam in die gesegnete Provinz Tucuman, den alten Inkagarten. Tucuman hat eine Provinzialhauptstadt gleichen Namens, der Vorort der Zuckerindustrie. Hier sind die Zuckerrohrplantagen, die subtropischen Gewächse, der tropische Wald beginnt. Aber das Klima ist nicht so ungünstig; denn wir befinden uns in einer hoch gelegenen Hügellandschaft 700—1000 m über dem Meere.

Tucuman will geistig den grösseren Städten der Republik nicht nachstehen. Es hat eine höhere Schule, ein Nationalkollegium, Gasbeleuchtung, Strassenbahn. Aber die letztere wird nicht befahren. Nach Verlegung des Oberbaues entspann sich ein Streit zwischen dem Unternehmer und der Regierung, der damals noch nicht ausgefochten war.

Die Bahn in der Richtung nach Salta und Jujuy ging damals bis auf 226 km von Tucuman aus nach Norden. Diese Strecke hatte mein Reisegefährte in den letzten Jahren gebaut. Sie zeichnete sich vortheilhaft gegen alle anderen Linien aus, denn sie ist die einzige, welche ein Kiesbett hat. Wird auch jedes Jahr die eine oder andere Brücke von den Hochfluthen fortgerissen, so kann man doch den Bau als einen soliden bezeichnen. Die Zerstörung durch das Wasser der Bergflüsse kann nicht überraschen. Ein solcher Fluss schwillt im Februar oft bis zu 7 m plötzlich, d. h. binnen 24 Stunden an und reisst alles nieder.

Die Regierung hatte den Weiterbau eingeschränkt und an die Engländer vergeben, auch den Betrieb an diese verpachtet. Der Betrieb war augenscheinlich jammervoll. Auf der Endstation Chilcas trug eine Deputation Beschwerde vor, dass der Dienstag Abend fällige Bolivianische Postzug erst Mittwoch Mittag einträfe. Man fand das verbesserungsbedürftig, wies darauf hin, dass die Karavanen nach Salta und Jujuy einen ganzen Reisetag dadurch verlieren mussten und meinte, das müsse anders werden. Como no? (Ei warum nicht?) erwiderte mein Chefingenieur. Die Deputation war damit zufrieden, er war zufrieden, und befriedigt ging man auseinander.

Die Stationsvorstände, der Streckeningenieur sind vielfach gute blonde Deutsche.

Die Bevölkerung in diesem entlegenen Theile der Provinzen Tucuman und Salta erklärt jeden anständig gekleideten Fremden für einen Ingles (Engländer). Sie unterscheidet aber Engländer mit dicken und solche mit dünnen Köpfen. Die letzteren sind die echten, die Engländer mit dicken Köpfen sind eine Spielart, die Aleman, die Deutschen, welche den maté verschmähen und fürchterlich rauchen. Die Preussen sind indessen eine Nation für sich, die kommen gleich mit Pickelhaube und Säbel zur Welt. Der berühmte Ritt des Herrn von Versen von dem Gebirge aus durch die Provinzen, den unwegsamen Urwald Gran Chaco nach dem Kriegsschauplatze in Paraguay ist zur Mythe geworden, eine Odyssee, die sich auf Kind und Kindeskind vererben wird. Die Bilder unseres Bismarck und Moltke findet man in jedem noch so kleinen Neste und der arme Italiener in seinem elenden Rancho hängt einen Kranz um die Photographien von König Umberto und Kaiser Friedrich. Wir können stolz sein auf unser Ansehen und wenn auch unter den Deutschen im fernen Lande viele sind, die in der Heimath Schiffbruch gelitten haben, so macht doch die Mehrzahl dem Deutschen Namen keine Schande, ist vielmehr bestrebt, sich ehrenvoll hervorzuthun.

So möge es bleiben!

Die Verstaatlichung der Galizischen Carl Ludwigbahn.

Das zwischen der Regierung und der Galizischen Carl Ludwigbahn, betreffs Ankaufes der letzteren durch den Staat, abgeschlossene Uebereinkommen hat folgenden Inhalt:

§ 1. Die Aktiengesellschaft der Galizischen Carl Ludwigbahn überträgt an den Staat und dieser übernimmt mit 1. Januar 1892 das Eigenthum des gesammten Unternehmens der Galizischen Carl Ludwigbahn, insbesondere a) sämmtliche im Eisenbahnbuche des K. K. Landesgerichtes in Lemberg eingetragenen gesellschaftlichen Eisenbahnen; b) das gesammte zum Betriebe der bezeichneten Eisenbahn dienende oder sonst der Gesellschaft gehörige feste und bewegliche Material, mit Einschluss des gesammten gesellschaftlichen Fahrparks, der Inventarstücke, Verbrauchsmaterialien und Vorräthe aller Art; c) die Petroleum-Reservoiranlage in Podwoloczyska, die Arbeiterhäuser und die Schule in Lemberg, sowie den sonstigen nicht in das Eisenbahnbuch einbezogenen Grundbesitz der Gesellschaft sammt allem Zugehör; d) die anlässlich des Baues des zweiten Geleises auf der Strecke Krakau-Lemberg erworbenen Grundstücke und Baumaterialien, auch soweit dieselben zu dieser Geleiseanlage noch nicht verwendet worden sind; e) das sonstige unbewegliche und bewegliche Vermögen der Gesellschaft, mit Einschluss der zu demselben gehörigen Fonds, namentlich des gesellschaftlichen Reservefonds und des aus dem Gewinne infolge der theilweisen Konvertirung der mit 4½ % verzinslichen Prioritätsschulden der Gesellschaft gebildeten Spezialfonds, dann des beim Baue des zweiten Geleises Krakau-Lemberg nicht zur Verwendung gelangten Restbetrages aus dem Erlöse des für diese Geleisanlage und für sonstige Investitionen bestimmten Betrages von 20 Millionen Gulden Oesterreichischer Währung Silber des gesellschaftlichen Prioritätsanlehens vom Jahre 1890, soweit dieser Restbetrag nicht mit Genehmigung oder auf Anordnung des Handelsministeriums für anderweitige Investitionen Verwendung gefunden hat, ferner der sonstigen Kassenbestände und Werthpapiere, endlich mit Einschluss der im eigenen Besitze der Gesellschaft befindlichen 4 % Prioritätsobligationen des Anlehens vom Jahre 1890, sowie der ebenfalls im eigenen Besitze der Gesellschaft befindlichen 111⅘ Stück eigenen Aktien nebst einem Genussscheine; f) demgemäss überträgt die Galizische Carl Ludwigbahn auch cessionsweise an den Staat alle ihr in dem eingangs bezeichneten Zeitpunkte zustehenden Aktivforderungen, insbesondere aus Anlass des Baues des zweiten Geleises der Strecke Krakau-Lemberg und der auf Anforderung der Staatsverwaltung auf den gesellschaftlichen Linien bewirkten Investitionen. Bezüglich der von der Gesellschaft verwalteten Fonds tritt der Staat an die Stelle der Gesellschaft.

§ 2. Zugleich mit den Aktiven und Beständen des gesellschaftlichen Vermögens gehen mit der unten angeführten Ausnahme auch alle wie immer gearteten Passiven, Verpflichtungen, Auslagen, Lasten und Schulden der Gesellschaft auf den Staat über und übernimmt der Staat insbesondere zur Selbst- und Alleinzahlung die ob den gesellschaftlichen Eisenbahnen bücherlich haftenden Prioritätsschulden, sowie alle übrigen Verbindlichkeiten der Gesellschaft, insbesondere die aus dem Baue des zweiten Geleises Krakau-Lemberg und der Ausführung von Investitionen hervorgehenden Abrechnungsschuldigkeiten. Der Staat tritt daher auch in die noch schwebenden Rechtsstreite der Gesellschaft mit dritten Personen als Rechtsnachfolger der Galizischen Carl Ludwigbahn für eigene Rechnung und Gefahr ein, so dass das Verhältniss wie eine Universalsuccession sich darstellt. Ausgenommen von der Uebernahme durch den Staat sind lediglich jene aus dem Baue des zweiten Geleises herrührenden Abrechnungsschuldigkeiten, welche auf Grund des Ergebnisses der durch Staatsorgane baldmöglichst, und zwar längstens bis Ende des Jahres 1892 vorzunehmenden Ueberprüfung der Baurechnungen von Seiten der Staatsverwaltung etwa nicht anerkannt werden sollten.

§ 3. Als Entgelt für die im § 1 bezeichnete Eigenthumsübertragung gewährt der Staat nebst der Uebernahme der im § 2 angeführten Verbindlichkeiten die Verzinsung und Tilgung des mit Ende 1891 noch unverloost im Umlaufe befindlichen Aktienkapitals der Gesellschaft, bestehend aus 220 434 Stück Aktien der Galizischen Carl Ludwigbahn im Nominalbetrage von 210 fl. Oe. W. für 1 Stück, demnach im Gesammt-Nominalbetrage von 46 291 140 fl. Oe. W. unter den nachstehenden Modalitäten: a) Die Staatsverwaltung wird die am 1. Januar und am 1. Juli jeden Jahres fälligen Kupons der jeweilig unverloost im Umlaufe befindlichen Aktien der K. K. priv. Galizischen Carl Ludwigbahn, und zwar den am 1. Januar 1892 fällig werdenden Kupon mit dem Betrage von 3 fl. 15 kr., die weiteren, am 1. Juli 1892 und in der Folge fällig werdenden Kupons bis zum Tage der Rückzahlung der Aktien mit dem Betrage von 5 fl. Oe. W. ohne jeden Steuer-, Stempel- und Gebührenabzug einlösen. b) Die Rückzahlung des vorangeführten Aktienkapitals hat durch die Staatsverwaltung in Abänderung des derzeit in Kraft stehenden Tilgungsplanes vom 1. Januar 1900 angefangen innerhalb längstens 90 Jahren zum vollen Nennwerthe gleichfalls ohne jeden Steuer-, Stempel- und Gebührenabzug stattzufinden. Hierbei soll es der Staatsverwaltung freistehen, in einem oder dem anderen Jahre auch eine grössere als die im neu aufzustellenden Tilgungsplane angeführte Aktienzahl zur Rückzahlung zu bringen. c) Der Staatsverwaltung bleibt ferner das Recht vorbehalten, auch vor dem 1. Januar 1900 das unverloost im Umlaufe befindliche Aktienkapital der Galizischen Carl Ludwigbahn gegen Zahlung eines Baarbetrages von 220 fl. für 1 Stück, demnach eines Effektivbetrages von 48 495 480 fl. im Ganzen ohne jeden Steuer-, Stempel- und Gebührenabzug zur Rückzahlung zu bringen. d) Vom 31. Januar 1893 angefangen sind die noch unverloost im Umlaufe befindlichen Aktien unter den von der Staatsverwaltung festzustellenden Modalitäten einer Abstempelung zu unterziehen, wodurch dieselben in Staatsschuldverschreibungen umgewandelt werden, deren Verzinsung und Rückzahlung durch die Staatsverwaltung unter den vorangeführten Modalitäten zu erfolgen hat. Diese Staatsschuldverschreibungen werden ob der Galizischen Carl Ludwigbahn, und zwar mit der bücherlichen Rangordnung unmittelbar nach den derzeit bestehenden Prioritätsanlehen, sicherzustellen sein. e) Ausserdem wird die Staatsverwaltung die mit Ende 1891 im Umlaufe befindlichen 7 566 Stück Genussscheine der Gesellschaft längstens bis Ende 1892 mit dem Baarbetrage von 5 fl. für 1 Stück einlösen. f) Etwaige aus der Bauabrechnung bezüglich des zweiten Geleises der Linie Krakau-Lemberg sich ergebende Ersatzforderungen der Staatsverwaltung sind von den Zahlungen der letzteren, behufs Einlösung der Aktienkupons am 1. Juli 1892 und am 1. Januar 1893, in Abzug zu bringen.

§ 4. Die Uebergabe des Betriebes und der Verwaltung der Galizischen Carl Ludwigbahn, sowie des sonstigen nach § 1 abgetretenen Vermögens der Gesellschaft an den Staat hat mit dem 1. Januar 1892 auf Grund der ordnungsmässig aufgestellten Inventare und Abschlüsse stattzufinden und wird von diesem Tage angefangen der Betrieb und die Verwaltung des Gesammtunternehmens mit der weiter unten angeführten Ausnahme von der Staatsverwaltung geführt. Es soll jedoch bereits vom heutigen Tage ab bis zum obigen Zeitpunkte das gesellschaftliche Unternehmen durch die Galizische Carl Ludwigbahn-Gesellschaft, ohne dass der gesellschaftlichen Verwaltung hierfür vom Staate eine besondere, bisher nicht bestandene Vergütung geleistet wird, für Rechnung und im Interesse des Staates betrieben werden, und hat die Gesellschaft in der Zwischenzeit in allen wichtigen Angelegenheiten die vorläufige Zustimmung des Handelsministeriums einzuholen, welche als ertheilt gilt, wenn sie binnen 8 Tagen nicht ausdrücklich verweigert wird. Bezüglich der kommerziellen und Tarifangelegenheiten, der Verkehrsinstradirung, der Fahrordnungen und der Materialanschaffung wird die Gesellschaft nach den Weisungen des Handelsministeriums vorgehen. Die Galizische Carl Ludwigbahn ist vom heutigen Tage angefangen nicht mehr berechtigt, ohne vorgängige Zustimmung des Handelsministeriums über ihre Reserven zu verfügen, Bestandtheile ihres Vermögens zu veräussern oder zu verpfänden und neue, über den Bereich des regelmässigen Geschäftsbetriebes hinausgehende Verpflichtungen zu übernehmen. Abgänge, welche sich infolge der Nichteinhaltung dieser Verpflichtung etwa ergeben sollten, hat die Galizische Carl Ludwigbahn zu vertreten.

§ 5. Nach den Bestimmungen des § 1 haben infolge der Erwerbung des Gesammtunternehmens der Galizischen Carl Ludwigbahn durch den Staat auch die im eigenen Besitze der Gesellschaft befindlichen 4 % Prioritätsobligationen des Anlehens vom Jahre 1890, sowie der aus der bisher durchgeführten Konvertirung der 4½ % Prioritätsobligationen der Gesellschaft in 4 % Obligationen des obigen Anlehens erzielte Konvertirungsgewinn in das Eigenthum des Staates überzugehen. Es wird einverständlich anerkannt, dass mit Rücksicht auf diese Bestimmungen die weitere Durchführung der Konvertirung der noch im Umlaufe befindlichen 4½ % Prioritätsobligationen lediglich nach den Anordnungen der Staatsverwaltung, und zwar entweder durch die gesellschaftliche Verwaltung oder von der Staatsverwaltung, so weit erforderlich im Vollmachtsnamen der Gesellschaft, in beiden Fällen ausschliesslich für Rechnung des Staates erfolgen soll.

§ 6. Mit dem im § 4 bezeichneten Zeitpunkte sind sämmtliche im Besitze der Gesellschaft befindlichen Urkunden, Pläne, Bücher, Rechnungen und das gesammte gesellschaftliche Archiv der Staatsverwaltung zu übergeben.

§ 7. Das gesammte Dienstpersonal der Galizischen Carl Ludwigbahn wird unter Wahrung der von demselben vor dem heutigen Tage, beziehungsweise mit ausdrücklicher Genehmigung der Staatsverwaltung auch nach demselben erworbenen

Rechte, vom Staate übernommen, welcher diesem Personale insbesondere die Aufrechthaltung der demselben nach Maassgabe der dermalen bestehenden Pensionsstatuten der Galizischen Carl Ludwigbahn, sowie auf Grund spezieller Dienstverträge für sich und seine Angehörigen erwachsenden Versorgungs- und sonstigen Ansprüche ausdrücklich zusichert. Das Pensionsinstitut, sowie die unter der Bezeichnung „Betriebs-Krankenkasse" bestehende Kranken-Unterstützungskasse für Bedienstete und Arbeiter der Bahnanstalt bleiben mit ihren Statuten bestehen, insolange die letzteren nicht in der darin vorgeschriebenen Weise geändert werden, beziehungsweise wenn und insolange nicht mit Zustimmung der beiderseits Berechtigten eine Vereinigung mit gleichartigen Versorgungs- oder Wohlthätigkeitsfonds der künftighin etwa mit allen oder einzelnen Linien der Galizischen Carl Ludwigbahn zu einer Verwaltung vereinigten Staatsbahnen oder vom Staate verwalteten Privatbahnen zustande kommt. Der Staat tritt in alle Rechte und Verbindlichkeiten ein, welche der Galizischen Carl Ludwigbahn rücksichtlich der obigen Institute zustehen, beziehungsweise obliegen. Jenen Personen, welchen bisher von der Verwaltung der Galizischen Carl Ludwigbahn aus Billigkeitsrücksichten fortlaufende jährliche Unterstützungen bewilligt worden sind, werden diese Unterstützungen nach Maassgabe der Bewilligung auch künftig gezahlt werden.

§ 8. Nach erfolgter Perfektion des gegenwärtigen Uebereinkommens tritt die Aktiengesellschaft der Galizischen Carl Ludwigbahn in Liquidation. Die Liquidation erfolgt für Rechnung des Staates und auf die vom Staate vorzuschreibende Weise. Als Liquidatoren haben nebst einem von der Staatsverwaltung bestimmten Aufsichtsorgane die zur Zeit des Eintrittes der Liquidation den Verwaltungsrath der Gesellschaft bildenden Mitglieder zu fungiren.

§ 9. Die Gesellschaft ist auch verpflichtet, die zur bücherlichen Eigenthumsübertragung an den Staat erforderlichen Rechtsurkunden sofort nach erfolgter Perfektion des Vertrages auf Verlangen der Staatsverwaltung rechtzeitig auszufolgen.

§ 10. Es wird einverständlich anerkannt, dass aus Anlass der von der Galizischen Carl Ludwigbahn empfangenen und aus der Abrechnung bis 31. Dezember 1891 sich ergebenden Staatsgarantie-Vorschüsse sammt Zinsen, soweit die bezüglichen Forderungen des Staates nicht ohnedies durch die nach § 1 in das Eigenthum des letzteren übergehenden Vermögens-Bestandtheile der Gesellschaft befriedigt erscheinen, eine Rückzahlungspflicht im Hinblicke auf die Bestimmungen der bezogenen Konzession und des gegenwärtigen Uebereinkommens die Gesellschaft fortan nicht treffen kann.

§ 11. Die vertragschliessenden Theile verzichten darauf, dieses Uebereinkommen wegen Verletzung über die Hälfte des Werthes anzufechten.

Die §§ 12 und 13 bestimmen, dass das gegenwärtige Uebereinkommen die Wirkung statutarischer Bestimmungen erlangen und die übliche Gebühren- und Stempelfreiheit geniessen soll.

Nach § 14 tritt das Uebereinkommen ausser Kraft, wenn dasselbe nicht längstens bis 15. Mai 1892 die legislative Genehmigung erhalten haben sollte.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2183 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für abgegebene Drucksachen des Vereins (abgesandt am 1. und 2. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Verstaatlichung der Ungarischen Linien der Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Nach dreitägiger Verhandlung nahm das Abgeordnetenhaus und fast gleich darauf auch das Oberhaus und zwar ohne jede Debatte, die Gesetzvorlage über diese staatliche Einlösung der Ungarischen Linien der Staatseisenbahn-Gesellschaft mit überwiegender Majorität an. Die dagegen vorgebrachten Bedenken und Einwendungen sind aus der folgenden auszugsweisen Rede des Handelsministers zu ersehen. Er hätte nicht geglaubt, dass es nöthig sein werde, die Bedeutung der Verstaatlichung hier zu rechtfertigen, denn jedermann kenne die volkswirthschaftlichen und finanziellen Vortheile, welche dem Lande aus der Durchführung der Verstaatlichung erwachsen sind. In der Eisenbahn- und Tarifpolitik der Regierung ist der volkswirthschaftliche Gesichtspunkt der herrschende; doch darf andrerseits auch der finanzielle Gesichtspunkt nicht aus dem Auge gelassen werden, da die Wahrnehmung beider die Basis bildet, auf welcher die Verwaltung der Staatsbahnen sich in Zukunft bewegen muss, um das Vertrauen des Volkes auch ferner zu erhalten. Die Behauptung, dass die Ungarische Regierung einen entscheidenden Einfluss auf die Tarife der Staatsbahn ausüben könnte, gehe weit über das hinaus, was man hierüber zu sagen vermag. Aber auch die Staatsbahn übt einen indirekten Einfluss aus, nur mit dem Unterschiede, dass für die Gesellschaft — ohne irgend welchen Tadel aussprechen zu wollen — ihre finanziellen Interessen maassgebend sind. Allerdings ist infolge unserer Tarifpolitik auch die Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn genöthigt, in gewissen Relationen ihre Tarife herabzusetzen, sie ist aber nicht genöthigt, dies hinsichtlich der Relationen zu thun, für welche der Einfluss der Ungarischen Staatsbahnen nicht zur Geltung gelangen kann. Infolge dessen entsteht zwischen den von den beiderseitigen Eisenbahnlinien durchzogenen Gegenden ein Gegensatz, der in anderer Weise gar nicht behoben werden kann. Die Regierung hätte allerdings die Macht, die Gesellschaft dazu zu zwingen; dies aber erzwingen zu wollen, wäre aus mehr als einem Grunde entschieden unrathsam. Die Regierung erwog daher alle Umstände und kam zur Ueberzeugung, dass eine richtige und radikale Lösung in dem Modus zu finden ist, welchen bereits der Vertrag vom Jahre 1882 in Aussicht genommen hat, nämlich in der Verstaatlichung der Linien. Der Minister verweist darauf, dass die Verstaatlichung der Eisenbahnen für den Staat nicht nur finanziell keine Nachtheile hat, sondern — wie die alljährlichen Ausweise ergeben — die finanziellen Lasten nur noch erträglicher machte. Die Erfahrungen der letzten Jahre zeugen dafür, dass eben die Staatsbahnen seit 1886 nicht nur die im Voranschlage vorgesehenen Einnahmen, sondern auch stets ein bedeutendes Plus ergeben haben. Der Staatsbetrieb hat gewiss einen sehr grossen Nachtheil, das ist, dass die Rechte des Parlaments gegenüber staatlichen Institutionen viel grössere sind, die Kritik eine viel schärfere ist. Dies bewirkt auch eine bessere Kontrole. Seit Jahren stehe er an der Spitze dieses Ressorts, doch werde niemand auch nur einen Umstand kennen, der jemand zur Behauptung berechtigen würde, dass die Regierung den Beamtenkörper zu politischen Zwecken missbraucht. Er benutze das Beamtenkorps nur zu einem Zwecke: zur Verfolgung der Ungarischen volkswirthschaftlichen und kommerziellen Politik. Was die Frage betrifft, warum wir die Verstaatlichung vor 1895 durchführen, so musste ein Entschluss gefasst werden, da 3—4 Jahre zu wenig sind, um über alle jene Fragen schlüssig zu werden, welche im Falle des Weiterbestandes der Gesellschaft zu lösen waren. Die Gesellschaft hätte eben das Jahr 1895 nicht mit in den Schooss gelegten Händen abgewartet, und wenn nichts anderes, so hätte sie die Brucker und Rutkaer Linie ergänzen und Investitionen machen müssen, welche den Staatsschatz mit bedeutenden Ausgaben belastet hätten. Die der Transaktion zu Grunde liegenden ziffermässigen Daten sind der Bilanz der Gesellschaft entnommen, die aus einer Zeit stammt, wo die Gesellschaft noch gar keine Ahnung hatte, dass die Verstaatlichung jetzt erfolgen werde. Der Minister rechtfertigt sodann die Ablösungssumme und betont, dass die beweglichen Sachen im Sinne der Konzessionsurkunde ebenfalls abgelöst werden müssen. Das Kapital derselben beträgt 26 Millionen. Von diesen sind jene Fahrbetriebsmittel in Abzug zu bringen, die im Sinne der Konzessionsurkunden unentgeltlich in den Besitz des Staates übergehen. Der Minister skizzirt sodann die einzelnen Phasen der Unterhandlungen. Man sage allerdings, wir hätten im Jahre 1895 die Bahn billiger bekommen. Die Gesellschaft wäre jedoch gewiss auch bestrebt gewesen, ihre Revenuen zu vermehren. Betreffs der angeblichen Vergewaltigung der Prioritätenbesitzer bemerkt der Minister, dass die Frage der Prioritäten im Auslande aufgeworfen wurde, was nicht zu verwundern sei, weil die Verstaatlichung vielen, welche die öffentliche Meinung irreführen möchten, ein Dorn im Auge sei. Die Regierung habe die Pflicht gehabt, einerseits die Rücksicht des öffentlichen Kredits, andrerseits, soweit dies mit dem öffentlichen Kredit vereinbar sei, das Interesse des Staates geltend zu machen. Nicht alle Linien der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn sind in das Centralgrundbuch eingetragen. Hinsichtlich der in demselben verzeichneten Linien war es Pflicht der Regierung, das lastenfreie Ablösungsrecht geltend zu machen. Die Regierung löste daher die Frage in der Weise, dass die Ansprüche der Prioritätenbesitzer auf die Jahresrente verwiesen wurden, welche grundbücherlich einverleibt ist. Hierdurch wird nicht nur niemandes Recht verletzt, sondern es wird das Recht des Staates auf eine lastenfreie Ablösung geltend gemacht, dabei aber den Betreffenden eine grössere Sicherstellung gewährt, indem ihnen ein fixer Nettoertrag überwiesen wird, hinsichtlich dessen Ausfolgung keinerlei Zweifel besteht. — Nach der Zustimmung der am 9. Juli d. J. stattfindenden Generalversammlung der Aktionäre bedarf der Ablösungsvertrag nur noch der Allerhöchsten Sanktion, um in Rechtskraft zu erwachsen.

Die Betriebssicherheit der Eisenbahnbrücken.

Aus Anlass der Eisenbahnkatastrophe in der Schweiz hat die K. K. Generalinspektion die Bahnverwaltungen im Hinblicke auf die denselben obliegende Verantwortung neuerlich auf die Nothwendigkeit der eingehenden Untersuchung bezw. der steten sorgfältigen Erhaltung, sowie der vorgeschriebenen Revision und Erprobung der Brücken hingewiesen und an die genaue Beachtung des § 18 der Brückenverordnung vom 15. September 1887, sowie der früheren Erlasse erinnert.

Telephonische Güteravisirung.

In der letzten Session des Staats-Eisenbahnrathes wurde der Wunsch ausgesprochen, dass die Benachrichtigung der Empfänger von der erfolgten Ankunft der für sie bestimmten Gütersendungen in der Bestimmungsstation ohne allen Verzug erforderlichenfalls auf telephonischem Wege durchgeführt werde. Die Bahnverwaltungen wurden infolge dessen vom K. K. Handelsminister aufgefordert, dieser Anregung die eingehendste Aufmerksamkeit zuzuwenden und, wo erforderlich, die entsprechenden Anordnungen hierfür zu treffen. Ferner wird bemerkt, dass in den Stationen Wien, Linz, Salzburg, Triest, Prag und Pilsen der Oesterreichischen Staatsbahnen seit 1. August 1889 eine telephonische Benachrichtigung der Waarenempfänger stattfinden kann. Ueber die Einrichtung einer telephonischen Verbindung ist abgesondert zu berichten.

Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich Ende Mai d. J.

Der mit Ende April ausgewiesenen Zahl von 586,3 Eisenbahn-Baukilometer sind im Monat Mai durch den Beginn des Baues der Lokalbahn Cilli-Wöllan sammt Flügel nach Skalic 40,5 km zugewachsen; dagegen ist das zweite Geleise in der Strecke Falkenau-Dassnitz der Buschtêhrader Eisenbahn 8,7 km dem Verkehr übergeben worden. Es standen somit zum Schlusse des Monats Mai 618.1 km Eisenbahnen in Bauausführung. Darunter konnten die Lokalbahn Innsbruck-Hall und die Oesterreichische Theilstrecke der Lokalbahn Göding-Holics der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, dann ausser dem zweiten Geleise in der Strecke Wilfleinsdorf-Bruck a. d. Leitha der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, das zweite Geleise in der Strecke Dassnitz-Königsberg der Buschtêhrader Eisenbahn als vollendet betrachtet werden. Der Vollendung entgegengereift waren: die Lokalbahn Schwarzenau-Waidhofen an der Thaya, das zweite Geleise in der Strecke Dembica-Przemysl und Przemysl-Lemberg der Galizischen Carl Ludwigbahn und jenes in der Strecke Wörgl-Innsbruck der Linie Kufstein-Ala der Südbahn-Gesellschaft. Namhafte Baufortschritte sind zu verzeichnen in der Theilstrecke Mondsee-Salzburg der Salzkammergut-Lokalbahn, bei der Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg mit Abzweigung von Bierbaum nach Neudau und weiter auf der Lokalbahn Zauchtl-Fulnek der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Die Zahl der durchschnittlich für den Tag und das Kilometer beim Eisenbahnbau beschäftigten Arbeiter hat sich infolge des Baubeginnes neuer Strecken, sowie auch infolge des Eintrittes der für den Eisenbahnbau günstigen Jahreszeit von 11 512 auf 16 934 erhöht.

Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat der Firma C. T. Petzold & Co. in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von einem geeigneten Punkte des zum Neudecker Eisenwerke führenden Flügels der Lokalbahn Chodau-Neudek bis zur Reichsgrenze bei Johanngeorgenstadt und von der Station Neurohlau dieser Lokalbahn nach Karlsbad zum Anschlusse an die Buschtêhrader Eisenbahn, der Stadtgemeinde und der Bezirksvertretung von Zwickau die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Lokalbahn von der Station Zwickau der Böhmischen Nordbahn bis zur Böhmisch-Sächsischen Landesgrenze in der Richtung gegen Johnsdorf auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt.

Generalversammlung der Bukowinaer Lokalbahnen am 31. Mai d. J.

Dem vorgelegten Geschäftsberichte für 1890 zufolge beträgt das Reinerträgniss (ausschl. der Schleppbahnen) 162 914 Gulden, wobei jedoch unter den Betriebsausgaben 84 503 fl. für Schwellenauswechselung vermehrt erscheinen. Es wurde beschlossen, den aus dem Erträgnisse des Vorjahres für Schwellenauswechselung zurückbehaltenen Betrag von 45 766 Gulden dem obigen Reinerträgnisse zuzurechnen und von der dann verfügbaren Summe von 208 684 fl. den Betrag von 180 368 fl. zur Bezahlung einer 4 % Dividende an die Prioritätsaktien, den Rest von 28 316 fl. dagegen zur Verzinsung und theilweisen Tilgung der für die Behebung der Hochwasserschäden vom Jahre 1888 aufgenommenen schwebenden Schuld zu verwenden.

Generalversammlung der Lokalbahn Asch-Rossbach am 25. Juni d. J.

Zufolge des Geschäftsberichtes für 1890 hat die Einführung des Zonentarifes auf den Oesterreichischen Staatsbahnen eine erhebliche Steigerung des Personenverkehrs auf der gesellschaftlichen Linie, sowie auch eine Vermehrung der Einnahmen im Jahre 1890 herbeigeführt. Letztere betrugen 28 147 fl. gegen 27 313 fl. im Vorjahre, und es verbleibt ein Gebahrungsüberschuss von 9 866 fl. Dieser ermöglicht nicht nur die volle 5 % Verzinsung des derzeitigen Prioritäts-Aktienkapitals von 162 500 fl., sondern auch die Leistung einer Abschlagszahlung von 1 741 fl. auf das Stundungskonto. — Die den Betrieb der Gesellschaftsbahn führende Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen erhält nämlich 60 % der Einnahmen als Entschädigung für ihre Betriebsauslagen, doch muss diese Entschädigung im Minimum 1 500 fl. für 1 Bahnkm betragen, und die Direktion hat in vergangenen Jahren den sich ergebenden Minderertrag der Gesellschaft gestundet. Der Vorstand schlägt sohin vor, den Kupon der 1 625 Stück Prioritätsaktien mit je 5 fl. und zwar sofort einzulösen und den Betrag von 1 741 fl. der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen an Zahlungsstatt zur Verfügung zu stellen. Der Antrag wurde ohne Diskussion einstimmig angenommen.

Generalversammlung der Arad-Temesvarer Eisenbahn am 25. Juni d. J.

Dem Berichte über die Ergebnisse des Jahres 1890 ist zu entnehmen, dass die Einnahmen 361 196 fl., die Ausgaben 204 921 fl. betrugen, so dass ein Ueberschuss von 156 275 fl. verblieb. Gegenüber dem von der Regierung garantirten Reinerträgnisse von 288 745 fl. ergab sich ein Staatsgarantie-Anspruch von 132 470 fl.; thatsächlich hat die Gesellschaft im Jahre 1890 den Betrag von 180 390 fl. als Vorschuss ausbezahlt erhalten. Dem Berichte über die erfolgte Sequestration dieser Eisenbahn ist das Nachfolgende zu entnehmen: Der Handelsminister hat mit Reskript vom 28. April 1890 der Gesellschaft bekanntgegeben, dass die Regierung die staatliche Uebernahme der Betriebsführung auf Grund des Gesetzartikels 24 vom Jahre 1883 beschlossen hat. Dieser Beschluss war damit begründet, dass die Betriebsüberschüsse dieser Eisenbahn die Jahresquote ihrer Prioritätsanleihen in keinem Jahre zu decken vermochten. Gleichzeitig wurde die Gesellschaft aufgefordert, zu der behufs Feststellung der Uebernahmemodalitäten abzuhaltenden Verhandlung ihre Vertreter zu entsenden. Im Verlaufe dieser Verhandlung wurde dem delegirten Vertreter der Entwurf des Protokollarübereinkommens mitgetheilt, welches jene Bedingungen enthielt, nach welchen die Regierung den Betrieb der Arad-Temesvarer Bahn vom 1. Juli 1890 an zu führen beabsichtige. In Anbetracht dessen, dass die Betriebsführung der Arad-Temesvarer Bahn schon vor Jahren durch die Regierung übernommen worden war und dass die Regierung den zwischen der Arad-Temesvarer Bahn und der Theissbahn abgeschlossenen Betriebsvertrag auch für sich als bindend anerkannt hatte, erklärte die Direktion in einer Eingabe an den Handelsminister, dass sie die Bestimmungen des Gesetzartikels 24 vom Jahre 1883 auf die Arad-Temesvarer Bahn nicht für anwendbar erachte. Nach der Ansicht der Direktion waren die Bedingungen des in voller Rechtsgültigkeit gestandenen Betriebsvertrages günstiger, als die im Entwurfe des Protokollarübereinkommens enthaltenen, und die Direktion konnte somit auf Grund ihrer gesetzlichen Verantwortlichkeit und mit Rücksicht auf die finanzielle Lage des Unternehmens nicht ihre Zustimmung zum Aufgeben dieses Vertrages zu Gunsten eines Uebereinkommens ertheilen, welches drückendere Bedingungen enthielt. Der Handelsminister hat jedoch mittelst Reskripts vom 3. Juni 1890 die Direktion verständigt, dass ihre Vorstellung nicht berücksichtigt werden könne; gleichzeitig wurde an die Arad-Temesvarer Eisenbahngesellschaft ein Reskript gerichtet, in welchem unter Hinweis auf die Verwahrung der Direktion und den hierauf bezüglichen Ministerialerlass auf Grund des § 1 des Gesetzartikels 24 vom Jahre 1883 angeordnet wurde, dass die staatliche Uebernahme der Arad-Temesvarer Bahn mit dem 1. Juli 1890 in Vollzug zu setzen sei. Nach erfolgter Sequestration habe die Direktion in einer am 16. Juli 1890 dem Handelsminister unterbreiteten Eingabe erklärt, dass sie in dieser Angelegenheit auf dem in ihrer Vorstellung dargelegten Standpunkte verharre, und dass sie bezüglich der Konsequenzen jede weitere Verantwortung ablehne; der Handelsminister habe jedoch diese Eingabe unter Hinweis auf die Motive, welche in den früheren an die Direktion gerichteten Verordnungen enthalten waren, abgewiesen. Die Generalversammlung nahm den Bericht zur Kenntniss.

Ausserordentliche Generalversammlung der Galizischen Carl Ludwigbahn am 27. Juni d. J.

Diese Versammlung hatte den Zweck, das Uebereinkommen über den Verkauf dieser Bahn an die Regierung (s. S. 506)

in Berathung zu nehmen. Generaldirektor Baron v. Sochor verliest nachfolgende (auszugsweise) Bemerkungen zu dem Uebereinkommen: Wie diese Einlösungsmodalitäten auch beurtheilt werden mögen, so scheint doch nicht vergessen werden zu sollen, dass bei dem Zustandekommen solcher Vereinbarungen der Wunsch und die Bedürfnisse des einzelnen Compaciscenten für den anderen Theil nicht ausschliesslich maassgebend sein können, und dass dieses Verhältniss um so mehr zu berücksichtigen ist, wo es sich um die Austragung von so überaus verwickelten Rechtsfragen handelt, wie sie sich eben bei der Galizischen Carl Ludwigbahn im Laufe der Zeiten entwickelt haben. Dazu kommt aber noch, dass ein Hinschleppen der Auseinandersetzungen über die Einlösung behufs eventueller Erwirkung günstigerer Bedingnisse wohl auch nicht als unbedingt im gesicherten Interesse der Gesellschaft gelegen erachtet werden konnte. Dass die Galizische Carl Ludwigbahn mit der Annahme dieses Antrages Opfer bringt, wird keineswegs verkannt. Der Vortheil ist dagegen auch zu veranschlagen, dass den Aktionären fortan eine Rente zugesichert wird, die von den im vorhinein nie abzusehenden Schwankungen der Verkehrs- und sonstigen Verhältnisse unberührt bleibt. In eine Erörterung der einzelnen Punkte dieses Uebereinkommens einzugehen, halten wir tür entbehrlich, da unklare Vereinbarungen nirgends getroffen sind.

Auf die von 2 Aktionären gegen das Uebereinkommen erhobenen Bedenken und Einwendungen, erwidert der Generaldirektor, es sei noch nicht feststehend, ob der Verkehr auf der Galizischen Carl Ludwigbahn in den nächsten Jahren eine derartig grosse Entwickelung genommen hätte. Neben der schon bestehenden Russischen Transversalbahn werde in der allernächsten Zeit unmittelbar an der Galizischen Grenze noch eine Transversalbahn gebaut werden. In den Jahren 1873 bis 1883 war die Galizische Carl Ludwigbahn der einzige Weg Russlands nach dem Westen, während jetzt von Kiew 32 Wege nach dem Westen führen. Ausserdem sind bei uns im Inlande dem Verkehre grosse Hindernisse gelegt, und es ist kaum wahrscheinlich, dass die Galizische Carl Ludwigbahn in der Lage gewesen wäre, die Konkurrenz aufzunehmen. Den Bemerkungen hinsichtlich der niedrigen Bemessung der Rente wäre entgegenzusetzen, dass der Staat konzessionsmässig das Recht hat, im Falle der Einlösung der Bahn für die gewährte Staatsgarantie sich aus dem Vermögen der Bahn bezahlt zu machen. Die Garantieschuld habe jetzt schon die Höhe von 24 Millionen Gulden erreicht und würde voraussichtlich bis zum Jahre 1897 30 Millionen Gulden betragen. Des weiteren würden der Gesellschaft infolge der Passivität des Pensionsfonds grosse Auslagen in der Zukunft erwachsen. Wenn man all dies von der uns konzessionsmässig zustehenden Rente in Abzug bringt, gelange man zu dem Ergebnisse, dass die Differenz zwischen derselben und dem im Uebereinkommen festgesetzten Betrage eine unerhebliche wird. Ueberdies wären in der nächsten Zeit unvermeidlich sehr grosse Investitionen nothwendig geworden. Denn um das zweite Geleise zu benutzen, hätte man mit den gewöhnlichen Betriebsmitteln keineswegs das Auslangen finden können. Der neue Gütertarif hat zur Voraussetzung, dass sich der Verkehr um etwa 200 % erhöht, um ein Einkommen aus demselben ziehen zu können. Eine solche Erhöhung des Verkehrs bedingt nothwendigerweise eine bedeutende Vergrösserung der Betriebsmittel der Bahn. Die Befürchtungen, welche hinsichtlich der Bauabrechnung ausgesprochen worden sind, seien nicht begründet. Bei der in dem Uebereinkommen getroffenen Bestimmung handelt es sich um einen Vorbehalt, der rein büreaukratischer Natur ist. Die Regierung hätte sich ohne weiteres bereit erklärt, den Vertrag in Pausch und Bogen abzuschliessen, allein die Verwaltung musste, um gedeckt zu sein, die Abrechnung verlangen. Fehlen kann bei dieser Abrechnung gar nichts, weil es sich nur darum handelt, ob das richtig, was die Bauunternehmer aufgeschrieben haben. Das persönliche Interesse der Verwaltung deckt die Aktionäre dagegen, dass sie aus diesem Posten irgend welche Einbusse erleiden. Nachdem aber darauf bestanden wurde, dass die Abrechnung durchzuführen ist, war es vollkommen begreiflich, dass sich die Regierung dieses Recht vorbehält. Eine Gefahr für die Aktionäre ist daraus nicht ersichtlich.

Schliesslich wurde der von einem Aktionär amendirte Antrag des Verwaltungsrathes mit 1514 Stimmen = 59520 Aktien gegen 26 Stimmen = 1040 Aktien dahin angenommen: „Die Generalversammlung nimmt den Uebereinkommensentwurf ausdrücklich an und ertheilt dem Verwaltungsrath die Vollmacht, das Uebereinkommen in Vollzug zu setzen."

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Wiener Börse war über die Bedingungen, unter welchen sich die Verstaatlichung der Galizischen Carl Ludwigbahn vollziehen soll, sehr enttäuscht; die „Eingeweihten" versicherten bis zum Bekanntwerden des Uebereinkommens, dass die Regierung doch eine Ablösungsrente von 11 fl. bewilligen werde und nun schrumpfe dieselbe auf 10 fl. herab und werden daran auch noch (bei Licht besehen den Aktionären nicht so nachtheilige) Bedingungen geknüpft; kein Wunder, wenn die Aktie der Galizischen Carl Ludwigbahn auf 211,50 sank. Die Ernüchterung bezüglich der auf die Verstaatlichung genährten Hoffnungen traf auch die Südbahn, deren Aktie auf 102,50 sank. Dagegen wurde die Genehmigung des Uebereinkommens mit der Staatsbahn-Gesellschaft seitens des Ungarischen Parlaments mit einer weiteren Steigerung bis auf 297 begrüsst, welche dann infolge von Realisirungen bis auf 293,60 wich. Lebhaft begehrt waren Böhmische Westbahn (238,50) und Graz-Köflacher Bahn (273). Wegen der bevorstehenden Prioritätenemission blieb Nordbahn (2860) gleich, während Nordwestbahn (204), Elbethalbahn (212,50) und die übrigen Böhmischen Bahnen schwächer notirten.

Aus Russland.

Eisenbahn-Verkehrsergebnisse im März 1891.

Die Verkehrsergebnisse der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Russlands zeigen für den Monat März d. J. das folgende Bild:

Es waren im bezeichneten Monate überhaupt im Betriebe 27238 Werst gegen 26554 Werst in 1890 (ausschl. der Eisenbahnen Finnlands mit 1759 Werst und Transkaspiens mit 1343 Werst); hiervon befanden sich in der Verwaltung des Staates 8770 Werst (gegen 8471 in 1890) und der Privatbahnen 18468 Werst (gegen 18083 in 1890).

Im Personenverkehr fand folgende Bewegung statt: Befördert wurden

überhaupt . . .	2798038	(gegen 1890	2848158)	Personen,
und zwar auf den				
Staatsbahnen	541331	(„ 1890	562108)	„
Privatbahnen	2256707	(„ 1890	2286050)	„

so dass für den Monat März eine Abnahme des Personenverkehrs um 50120 Personen zu konstatiren ist.

Im Güterverkehr gelangten zur Beförderung:

überhaupt . . .	254279568	(gegen 1890	229771734)	Pud,
und zwar auf den				
Staatsbahnen	60108132	(gegen 1890	53913231)	„
Privatbahnen	194171436	(„ 1890	175858503)	„

somit ist der Güterverkehr, entgegen der Bewegung im Personenverkehr, um 24507834 Pud angewachsen. Die Vergrösserung des Verkehrs fällt fast ganz auf die Donezer Kohlenbahn, die Südwest- und Libau-Romnyer, Kursk-Charkow-Asower, Jekatherinen und Charkow-Nikolajewer Bahnen, also fast ausschliesslich auf den Süden Russlands.

Aus diesen Verkehren wurden vereinnahmt:

überhaupt . . .	20198075	(gegen 1890	18638993)	Rubel,
und zwar von den				
Staatsbahnen	5251258	(„ 1890	4543170)	„
Privatbahnen	14946817	(„ 1890	14095823)	„

Für die ganze Betriebsdauer des Jahres 1891 bis einschl. Ende März hat sich der Verkehr wie folgt gestaltet:

Im Personenverkehr wurden befördert:

überhaupt . . .	7417209	(gegen 1890	7623508)	Personen,
und zwar auf den				
Staatsbahnen	1380128	(„ 1890	1463769)	„
Privatbahnen	6037081	(„ 1890	6159739)	„

Im Güterverkehr gelangten zum Transport:

überhaupt . . .	819099207	(gegen 1890	762953915)	Pud,
und zwar auf den				
Staatsbahnen	172233713	(„ 1890	169982845)	„
Privatbahnen	646865494	(„ 1890	592971070)	„

Diesen Leistungen stehen an Einnahmen gegenüber:

überhaupt . . .	63347760	(gegen 1890	59380437)	Rubel,
und zwar auf den				
Staatsbahnen	15032991	(„ 1890	14230407)	„
Privatbahnen	48314769	(„ 1890	45150030)	„

d. i. für 1 Werst Bahnlänge

überhaupt . . .	2326	(gegen 1890	2236)	Rubel,
auf den				
Staatsbahnen	1703	(„ 1890	1668)	„
Privatbahnen	2618	(„ 1890	2497)	„

Grjäsi-Zarizyner Bahn: Generalversammlung und Betriebsergebnisse.

Am 29. Mai d. J. hat in Petersburg die Generalversammlung der Aktionäre der Grjäsi-Zarizyner Bahn stattgefunden, auf derselben legte die Direktion zunächst den Rechnungsabschluss für 1890 zur Bestätigung vor und ist derselbe auch mit einer Aenderung vollständig bestätigt worden. Diese Aenderung besteht in der Verfügung der Generalversammlung: „die Summe, welche zu Gunsten der Glieder der Direktion reservirt worden ist, nicht zur Auszahlung gelangen zu lassen; den Restüberschuss von 19471 R. 45 Kop. aber zu den Einnahmen des Jahres 1891 zu zählen." Die Veranlassung zu dieser auffallenden Verfügung ist leider nicht bekannt geworden.

Was die Betriebsresultate der Bahn anlangt, so finden wir da das Folgende, bemerken jedoch zur Information unserer Leser, dass die Verwaltung statutenmässig gezwungen ist, für die einzelnen Theile der Bahn besonders Buch und Rechnung zu führen, und zwar gibt es auf der Grjäsi-Zarizyner Bahn 3 solcher Theile, nämlich: I. Grjäsi-Borisoglebsk, gebaut für Rechnung einer Aktiengesellschaft, II. Borisoglebsk-Zarizyn, gebaut für Rechnung eines von der Staatsregierung hergegebenen Obligatienenkapitals, III. Wolga-Don, welche Strecke von der Grjäsi-Zarizyner Eisenbahngesellschaft übernommen worden ist.

Hiernach stellen sich die Einnahmen und Ausgaben wie folgt:

	I. Abtheilung R.	II. Abtheilung R.	Wolga-Don R.	zusammen R.
Einnahmen . .	3 494 124	3 976 986	1 184 529	8 655 639
Ausgaben . .	1 363 982	2 499 281	592 022	4 435 285
Reineinnahme . .	2 130 142	1 477 705	612 507	4 220 354

so dass für die Aktie 9,02 R. für 1890 zur Vertheilung gelangen können, dergestalt, dass als reguläre Aktienrente 5 %, d. h. 8,41 R. und als Extradividende 0,61 R. gezahlt werden.

Von den übrigen Beschlüssen der Generalversammlung verdient noch angeführt zu werden:

1. dass auf der I. Abtheilung der Bahn bis auf weiteres aus der Reineinnahme zur Bildung eines Schienenerneuerungs-Fonds keine Summen reservirt werden sollen. Ueber die Bestimmung, welche das vorhandene Baarkapital dieses Fonds im Betrage von 80 720 R. sowie die leihweise aus diesem Fonds zur Beschaffung von rollendem Inventar hergegebenen 165 666 R. erhalten sollen, ist der nächsten Generalversammlung der Aktionäre zur Entscheidung vorzulegen;
2. dass die Direktion bevollmächtigt worden ist, mit der Staatsregierung in Verhandlung zu treten wegen Anlage neuer Schienenverbindungen im Gebiete der Bahn und bezw. zur Beschlussfassung eine ausserordentliche Generalversammlung einzuberufen;
3. dass sofort die Operationen mit der Beleihung von Getreide begonnen werden sollen;
4. dass die Direktion ermächtigt worden, ein Darlehen der Staatsregierung von 144 300 R. auf Grund der vom Finanzminister und vom Minister der Verkehrsanstalten gestellten Bedingungen zu acceptiren. Das Kapital hat die Bestimmung, die Leistungsfähigkeit der Bahn zu erhöhen;
5. dass die Direktion ermächtigt ist, mit Zustimmung der Minister der Finanzen und der Verkehrsanstalten sich einen Kredit bis zum Betrage von 500 000 R. bei einer Bank verschaffen zu dürfen;
6. dass die Direktion beauftragt worden ist, mit dem Finanzminister eine Vereinbarung dahingehend zu treffen, dass den Aktionären Anzahlungen auf die regelmässige Aktienrente geleistet werden dürfen, unter der selbstredenden Voraussetzung, dass die statutarischen Festsetzungen eingehalten werden.

Vorlage der Rechenschaftsberichte der Verkehrsanstalten.

Eine Verfügung des Ministers der Verkehrsanstalten vom 14. Mai d. J. ordnet an, dass die Rechenschaftsberichte der Eisenbahngesellschaften nebst allen vorschriftsmässigen Beilagen 10 Tage nach der Generalversammlung, welche den Bericht der Direktion zu bestätigen hat, vorzulegen sind, spätestens soll die Vorlegung aber am 1. Juli des auf das Rechnungsjahr folgenden Jahres stattfinden.

Odessa-Ovidiopol: Statut.

Am 12. April d. J. ist das Statut der Odessa-Ovidiopoler Zufuhrbahn Allerhöchst bestätigt worden. Die Bahn wird 37 Werst lang werden und fällt, trotzdem der Staat keinerlei Garantie oder sonstige besondere Unterstützung der Gesellschaft angedeihen lässt, nach 85 Jahren kostenfrei dem Staate zu.

Besichtigung der Brücken und Viadukte.

Wie uns aus Petersburg mitgetheilt wird, ist seitens des Ministeriums der Verkehrsanstalten allen Eisenbahnverwaltungen die telegraphische Weisung zugegangen, unverweilt die sorgfältigste Besichtigung sämmtlicher Brücken und Viadukte sowohl der Staats- als auch der Privatbahnen vorzunehmen.

Aus Skandinavien.

Stand des Schwedischen Bahnnetzes Ende 1890.

Die Länge der Staatsbahnen betrug Ende 1890 wie im Vorjahre 2 613 km; dagegen erhöhte sich diejenige der Privatbahnen von 5 275 auf 5 405 km, so dass das Gesammtnetz eine Ausdehnung von 8 018 km hatte. Die Privatbahnen gehören 106 verschiedenen Gesellschaften, von denen die grösste über 486 km, die kleinste nur über 2 km verfügt; für die Zwecke des Betriebes sind indessen die Linien verschiedener Gesellschaften zusammengelegt, so dass 87 gesonderte Betriebsnetze verbleiben, von denen 8 je weniger als 10 km Ausdehnung haben. An das Staatsbahnnetz haben mittelbar oder unmittelbar 102 Bahnen von zusammen 5 296 km Anschluss, wodurch sich ein zusammenhängendes Netz von 7 909 km ergibt; von demselben haben 6 336 km die Vollspur von 1,435 m, sodass Wagenübergang stattfinden kann, dagegen 1 573 km eine engere Spurweite, und zwar sind die Spurweiten 1,217, 1,093, 1,067, 0,891 und 0,802 m vertreten. Doch liegen die Schmalspurbahnen meistens so, dass mehrere zusammen ein Netz mit einheitlicher Spurweite und der Möglichkeit des Wagenübergangs bilden. 4 Bahnen, von denen 2 mit 22 km Länge vollspurig und 2 mit 87 km Länge schmalspurig sind, stehen nicht mit irgend einer andern Bahn in Verbindung. Das Gesammtnetz von 8 018 km vertheilt sich auf die einzelnen Provinzen (Län) folgendermaassen: Oerebro 691, Malmöhus 543, Kristianstad 464, Halland 304, Vestmanland 335, Skaraborg 497, Upsala 274, Blekinge 191, Jönköping 422. Eltsborg 515, Vermland 577, Kronoberg 329, Gefleborg 496, Södermanland 243, Oestergötland 338, Kalmar 313, Kopparberg 457, Stockholm 296, Jemtland 359, Gotland 57, Vesternorrland 268, Göteborg und Bohus 49 km. In Norbotten und Vesterbotten sind noch keine Eisenbahnen eröffnet. In ganz Schweden entfielen Ende 1890 auf 10 000 Einwohner 16,79, auf 100 qm Flächenraum 1,81 km Eisenbahnen. Das Anlagekapital des Gesammtnetzes belief sich 1890 auf 534 555 498 (gegen 529 043 861 Kr. in 1889), von denen 255 055 498 (253 443 861) Kr. auf die Staatsbahnen und 279 500 000 (275 600 000) Kronen auf die Privatbahnen entfielen. Staatsbeihilfen im Gesammtbetrage von 58 717 295,24 Kr. sind an 51 Bahnen von zusammen 3 019 km gewährt worden, während für 63 Bahnen von zusammen 2 386 km das Anlagekapital vollständig aus eigenen Mitteln der Gesellschaft aufgebracht wurde.

Betriebsergebnisse der Schwedischen Staatsbahnen in 1889.

Das Schwedische Staatsbahnnetz hatte Ende 1889 eine Ausdehnung von 2 613 km, die sich im Jahresdurchschnitte auf 2 548 km berechnet. An Fahrbetriebsmitteln waren 373 Lokomotiven, 854 Personenwagen, 8 963 Gepäck- und Güterwagen mit zusammen 80 049 t Tragfähigkeit und 40 Postwagen vorhanden. Die beförderten 4 340 222 Personen legten im ganzen 190 617 026 km oder durchschnittlich je 44 km zurück, und vertheilten sich mit 34 442 auf die I., mit 681 526 auf die II., mit 3 549 034 auf die III. Klasse und mit 75 220 auf Angehörige des Heeres. An Gütern wurden 13 385 t Eilgut, 2 949 793 t Frachtgut, 321 376 t frachtfreie Güter, im ganzen also 3 284 554 t befördert; die frachtpflichtigen Güter legten 294 050 732 km oder jede Tonne durchschnittlich 101 km zurück. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 7 305 585, Gepäck- und Postverkehr 625 381, Eil- und Frachtgutverkehr 13 373 257 Kr., aus der Beförderung von Vieh, Fahrzeugen und Leichen 633 329 und aus anderen Quellen 263 751, im ganzen also 22 201 303 Kr. oder 8 713 Kr. auf 1 km Betriebslänge. Die Ausgaben beliefen sich für die allgemeine Verwaltung auf 302 790, für Bahnunterhaltung und Bewachung auf 3 898 174, für die Betriebsabtheilung auf 4 547 092 und für die Maschinenabtheilung auf 5 897 110, im ganzen also auf 14 645 166 Kr. oder 5 748 Kr. für 1 km Betriebslänge bezw. 66 % der Betriebseinnahmen. Es verblieb ein Reinertrag von 7 556 137 Kr. = 2 965 Kr. für 1 km Betriebslänge oder 3,06 % des verwendeten Anlagekapitals.

Betriebsergebnisse der Schwedischen Privatbahnen in 1889.

Die in der neuesten amtlichen Statistik mitgetheilten Betriebsergebnisse beziehen sich auf 83 Bahnen, die Ende 1889 eine Ausdehnung von 5 027 km oder im Jahresdurchschnitt eine solche von 5 031 km hatten und auf die an Anlagekapital 252 586 365 Kr. = 51 855 Kr. für 1 km verwendet waren. Für 8 Linien von zusammen 248 km liegen keine Angaben vor. An Fahrbetriebsmitteln waren 433 Lokomotiven, 953 Personenwagen, 10 390 Güterwagen mit einer Gesammttragfähigkeit von 88 814 t und 44 Postwagen vorhanden. In I. Klasse wurden 261 669, in II. Klasse 395 558, in III. 5 953 196 und auf Militärfahrkarten 158 567, im ganzen also 6 768 990 Personen befördert, die zusammen 156 954 804 km zurücklegten. An Eilgut wurden 15 121 t, an Frachtgut 6 572 962 t und an frachtfreien Gütern 18 945 t, zusammen also 6 607 028 t Güter befördert, von denen die frachtpflichtigen Waaren 285 535 674 tkm leisteten. Aus dem Personenverkehr wurden 5 865 709 Kr., dem Gepäck- und Postverkehr 860 611 Kr., Eil- und Frachtgutverkehr 15 837 161 Kr.,

für die Beförderung von Thieren, Fahrzeugen und Leichen 391 746 Kr., aus sonstigen Quellen 702 067 Kr., im ganzen also 23 657 294 Kr. eingenommen. Die Ausgaben betrugen für die allgemeine Verwaltung 1 210 356 Kr., Bahnunterhaltung und -Bewachung 3 289 628 Kr., Betriebsabtheilung 3 141 165 Kr. und für die Maschinenabtheilung 4 172 204 Kr., zusammen 11 813 353 Kronen; es verbleibt demnach ein Reinertrag von 11 843 941 Kr. Die Verzinsung des Anlagekapitals ist bei den einzelnen Bahnen sehr verschieden und beträgt bei 4 Bahnen über 10 %, und zwar Laxa - Röfors (19, 66 %), Marma - Sandarne (14, 16 %), Vexiö-Alfvesta (12, 23 %) und Gefle-Dala (10, 31 %), bei 24 Bahnen zwischen 5 und 10 %, bei 24 Bahnen zwischen 3 und 5 %, bei 24 Bahnen zwischen 1 und 3 %, bei 4 Bahnen unter 1 %; bei einer Bahn (Ammebergs) werden die Einnahmen gerade durch die Ausgaben aufgezehrt und bei 2 Bahnen ergibt sich ein Betriebsfehlbetrag, der sich bei der Gärds Häradsbahn auf 0, 43 %, bei der Hörby-Tollarpbahn auf 0, 66 % des Anlagekapitals beläuft.

Betriebsergebnisse der Norwegischen Eisenbahnen in 1889/90.

Die Norwegischen Eisenbahnen umfassten am 30. Juni 1890 die zwar nicht durchgehend in alleinigem Eigenthume, aber im Betriebe des Staates befindlichen Linien = 1 494, 3 km und die im allgemeinen als Privatbahn bezeichnete, 67, 8 km lange Hauptbahn (Kristiania-Eidsvold); doch auch auf die Verwaltung der letzteren hat der Staat einen so weitgehenden Einfluss, dass sie sich nicht wesentlich von den Staatsbahnen unterscheidet. Von dem 1 562, 1 km umfassenden Gesammtnetz haben 592, 2 km die Vollspur von 1, 435 m und 969, 9 km die Schmalspur von 1, 067 m; die Betriebslänge beträgt, da sich die Anschlüsse von der Grenze bis zu den Schwedischen Stationen Charlottenberg und Storlien ebenfalls in Norwegischem Betriebe befinden, 1 578 km. An Fahrbetriebsmitteln waren 144 Lokomotiven und 3 831 Wagen vorhanden; mit denselben wurden in dem vom 1. Juli 1889 bis Ende Juni 1890 reichenden Betriebsjahre 4 249 862 Personen und 1 714 458 t Güter, Vieh usw. befördert. Geleistet wurden 106 857 897 Personen- und 97 971 100 Tonnenkilometer, so dass jede Person durchschnittlich 24 km, jede Tonne durchschnittlich 66 km zurücklegte. Die Einnahmen betrugen 9 017 109 Kr., die Ausgaben 5 924 698 Kr. oder 65, 7 % der Einnahmen und demnach der Ueberschuss 3 092 411 Kronen. Die Verzinsung des Anlagekapitals ist bei den einzelnen Bahnen sehr verschieden, und zwar beträgt sie bei Kristiania - Eidsvold 8, 25 %, Drammen - Randsfjord 5, 83 %, Kristiania - Drammen 5, 30 %, Kongsvinger 3, 25 %, Eidsvold-Hamar 2, 91 %, Meraker 1, 59 %, Smaalens 1, 53 %, Röras 0, 97 %, Bergen - Voss 0, 55 %, Drammen - Skien 0, 40 %, endlich bei Stavanger-Ekersund nur 0, 05 % des Anlagekapitals.

Betriebsergebnisse der Dänischen Staatsbahnen in 1889/90.

Die Seeländischen und Jütisch-Fünenschen Staatsbahnen hatten am 31. März 1890 eine Ausdehnung von 1 525 km und in dem mit diesem Zeitpunkt beendeten Betriebsjahr eine mittlere Länge von 1 519 km. An Fahrbetriebsmitteln waren 255 Lokomotiven und 4 800 Wagen vorhanden, mit denen 8 970 301 Personen und 1 537 868 t Güter und Thiere befördert wurden; im ganzen wurden 260 181 604 Personen- und 108 348 180 Tonnenkilometer geleistet, so dass jede Person durchschnittlich 29 km, jede Tonne Gut durchschnittlich 70 km zurücklegte. Die Einnahmen betrugen 14 798 221 Kr. (9 721 Kr. auf 1 km), die Ausgaben 12 192 119 Kr. (8 009 Kr. auf 1 km) oder 82, 4 % der Einnahmen und demnach der Reinertrag 2 606 102 Kr. (1 712 Kr. auf 1 km) oder 1, 68 % des verwendeten Anlagekapitals.

In den vorgenannten Zahlen sind die ausserdem noch vorhandenen 434 km Privatbahnen nicht mitberücksichtigt.

Aus der Schweiz.

Schweizerische Nordostbahn.

Ueber das finanzielle Ergebniss äussert sich der Jahresbericht für 1890 wie folgt:

Die Vermehrung der Einnahmen aus dem Personenverkehr beträgt nahezu 6 % der vorjährigen Einnahmen und geht somit über das unter normalen Verhältnissen gewohnte Maass hinaus. Im Güterverkehre weisen einige wenige Artikel (Getreide, Brennholz, Backsteine, Baumwollstoffe, Heu und Stroh) einen relativ bemerkenswerthen Rückgang auf, die meisten andern Transportartikel von grösserer Bedeutung zeigen aber eine erhebliche Zunahme, ganz besonders die Eisenartikel und die Bausteine. Die Mehreinnahme aus dem Güterverkehr ist deswegen eine so beträchtliche, weil sich die Verkehrsmehrung ausserdem auch auf die höher klassifizirten Güter erstreckt. Das mittlere Ergebniss für 1 tkm ist infolge dessen von 8, 92 Cts. auf 9, 09, also um 0, 19 Cts. gestiegen, eine anscheinend sehr kleine Ziffer, die aber auf die transportirten 101 806 424 tkm 193 432, 20 Frcs. repräsentirt. — Die Ausgabenrechnung umfasst wie bisher nicht nur das eigene Nordostbahnnetz mit 564 km, sondern auch die Linien Zürich-Zug-Luzern mit 67 und Brugg-Basel mit 58 km. Die Gegenüberstellung der Totalausgaben des Bahnbetriebes im Berichtsjahr mit denjenigen des Vorjahres ergibt die bedeutende Vermehrung um 1 016 962, 93 Frcs., welche wesentlich durch grössere Fahrleistungen (316 695 Zugkilometer mehr als im Vorjahr) begründet wird. Vergleicht man die Ausgaben mit der nutzbringenden Leistung, so ergibt sich, dass der Betrieb im Berichtsjahr für 1 Lokomotivkm 2, 52 Frcs., für 1 Wagenachskm 10, 15 Frcs. gekostet hat gegen 2, 45 und 9, 74 Frcs. im Vorjahre, also ebenfalls theurer geworden ist.

Der Reingewinn beläuft sich auf 4 773 424 (1889 3 960 271) Francs. Dann sollen 4 080 000 Frcs. zur Vertheilung von 6 % auf 136 000 Prioritäts- und Stammaktien verwendet werden (1889 3 343 410 Frcs. als 6 % auf 84 000 Stamm- und auf 27 447 Prioritätsaktien). Ferner erhält die Terminkasse als ausserordentlichen Zuschuss 120 000 (1889 300 000) Frcs., wobei der Vortrag sich von 316 860 auf 573 424 Frcs. erhöht.

Schweizerische Centralbahn.

Der Verwaltungsrath der Schweizerischen Centralbahn hat gewiss selten noch eine so zahlreich besuchte Generalversammlung beisammen gesehen, wie dies am 24. Juni der Fall war. Es handelte sich eben um die hochwichtige Frage, wie sich die Zukunft der Bahngesellschaft angesichts der heutigen Situation der Verstaatlichungsidee gestalten solle; es vertraten 647 Mann mit 5 757 Stimmen 58 556 Aktien. Direktionspräsident Weissenbach betonte, dass sich die Schweizerische Verstaatlichungsidee in ihrem Laufe wohl verlangsamen aber nicht aufhalten lasse, dass in absehbarer Zeit die Centralbahn doch verstaatlicht würde und dass es daher vortheilhafter sei, wenn man sich in Güte mit der Eidgenossenschaft vereinbare und dies sei möglich, da der Bund durchaus annehmbare Propositionen stelle. Der Kaufvertrag wurde sodann von der Generalversammlung einstimmig genehmigt. Ebenfalls ohne Anstand wurden nach Entgegennahme eines erläuternden Referates Geschäftsbericht und Jahresrechnung für 1890 genehmigt und die Dividende nach dem Antrage des Verwaltungsrathes auf 32 Frcs. für die Aktie festgesetzt. Als Verwaltungsräthe wurden gewählt: Weissenbach, Siemens, von Dulong, Goldberger, von Hofmann, von Graffenried, als Präsident Dr. Vischer.

Zur Centralbahn-Verstaatlichung.

Die Bundesversammlung hat den Ankauf der ganzen Centralbahn beschlossen und zwar im Ständerath mit Stichentscheid, im Nationalrath mit grossem Mehr. Am Volke ist es nun, den Beschluss der Bundesversammlung zu sanktioniren, sei es, dass es Referendumsgelüsten Widerstand leistet, sei es, dass es, wenn es zur Volksabstimmung kommt, mit gewaltigem Mehr sich für die Verstaatlichung bekennt.

Prüfung und Erprobung der Eisenbahnbrücken.

In der Konferenz zwischen dem Eisenbahndepartement und den Eisenbahnverwaltungen vom 25. Juni ist vereinbart worden, dass diese sofort die Prüfung der bestehenden Eisenbrücken in folgendem Umfang an die Hand nehmen und durchführen werden:

1. Detaillirte Untersuchung sämmtlicher Brücken; 2. Anstellung von Belastungsproben; überdies 3. spezielle Beobachtung der Brücken und des Verhaltens der Konstruktionen während mindestens eines Tages im gewöhnlichen Betrieb; 4. genaues Nivellement der Hauptträger.

Das Eisenbahndepartement wird bei den Belastungsproben vertreten sein. — Sodann soll eine neue vollständige Berechnung der Tragfähigkeit der sämmtlichen Brücken nach den vom Eisenbahndepartement vorzuschreibenden Normen stattfinden.

Ferner ist angenommen, dass nach Fertigstellung der Berechnungen abermalige Belastungsproben stattfinden und die Prüfung und Erprobung der Brücken periodisch wiederholt werden soll.

Mönchensteiner Katastrophe.

Laut den neuesten von Mönchenstein eingelangten Nachrichten beträgt die Zahl der Vermissten nur noch 4. Konstatirt sind bis jetzt 73 Todesfälle.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 15. Juli d. J. wird die neu erbaute Strecke Alsdorf-Herzogenrath dem Betriebe übergeben.

Von diesem Tage ab findet auf der genannten Strecke die Beförderung von Personen in II., III. und IV. Wagenklasse, Reisegepäck, Eilgut, Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren nach Maassgabe der Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands von Alsdorf nach Herzogenrath und umgekehrt statt.

Der Fahrplan ist folgender:

Alsdorf ab	7.44,	11.38 Vorm.	5.59 Nachm.
Herzogenrath			
an	7.59,	11.53 „	6.14 „
ab	8.11 Vorm.	12.25,	6.35 „
Alsdorf an	8.27 „	12.41,	6.51 „

Ferner werden die gemischten Züge auf der Strecke Stolberg-Alsdorf wie folgt geändert:

Stolberg ab	7.04,	10.55 Vorm.	5.16 Nachm.
Höngen „	7.33,	11.25 „	5.46 „
Alsdorf an	7.41,	11.33 „	5.54 „
Alsdorf ab	8.32 Vorm.	12.46,	7.01 Nachm.
Höngen „	8.42 „	12.56,	7.11 „
Stolberg an	9.10 „	1.24,	7.39 „

Die bezüglichen Tarife können auf den Stationen eingesehen werden.

Köln, den 29. Juni 1891. (1280)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

2. Güterverkehr.

Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahn. Vom 10. Juli d. J. ab ist die Haltestelle Dieckow für die Annahme und Auslieferung von Eil- und Frachtstückgütern eingerichtet.

Cüstrin, 2. Juli 1891. (1281)
Die Direktion
der Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahngesellschaft.

Staatsbahn-Güterverkehr Köln (rechtsrheinisch)-Breslau. Am 1. Juli d. J. wird die Haltestelle Altendorf a. d. Ruhr des Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) für den unbeschränkten Güterverkehr in den Staatsbahntarif Köln (rechtsrheinisch)-Breslau vom 1. Juli d. J. einbezogen. Eine Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren findet im Verkehr mit dieser Haltestelle bis auf weiteres nicht statt.

Bis zur Herausgabe eines bezüglichen Tarifnachtrages sind der Frachtberechnung im Verkehre mit Altendorf an der Ruhr die um 3 km erhöhten Tarifentfernungen für Dahlhausen (Ruhr) zu Grunde zu legen.

Breslau, den 30. Juni 1891. (1282)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter. Im Lokal- und Wechselverkehr der Preussischen Staatseisenbahnen und der Grossherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn findet der Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter vom 1. Juli d. J. ab auch Anwendung für Reisabfälle, wie im Spezialtarif II der Klassifikation des Deutschen Eisenbahngütertarifs Theil I, unter dieser Position genannt.

Elberfeld, den 29. Juni 1891. (1283)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen Königlichen Eisenbahndirektionen.

Saarbrücken-Hessischer Verkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. werden die Artikel Metalle, Metall- und Holzwaaren in den Ausnahmetarif Nr. 8 (bestimmte Stückgüter) aufgenommen und treten zu demselben Zeitpunkte die Bestimmungen und Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 9 ausser Kraft.

Köln, den 30. Juni 1891. (1284)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Die im Ausnahmetarif Nr. 15 für den Westdeutschen Verband unter den Ziffern 6 und 7 genannten Metalle, Metall- und Holzwaaren werden vom 1. Juli 1891 ab im gesammten Verbandsverkehre zu den Sätzen des Ausnahmetarifes befördert.

Hannover, den 1. Juli 1891. (1285)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlenverkehr nach Nordbayern. Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. werden in den Ausnahmetarit Nr. 10 vom 10. September 1884 für den vorbezeichneten Verkehr die nachbenannten Stationen der Bayerischen Staatslokalbahn Forchheim-Ebermannstadt mit Anstossfrachtsätzen an die vollen Frachtsätze für Forchheim und die Station Pollanten der Bayerischen Staatslokalbahn Neumarkt i. d. O.-Beilngries mit einem Anstossfrachtsatze an die vollen Sätze für Neumarkt i. d. O., wie folgt, aufgenommen:

km	Von Forchheim nach	Anstossfrachtsätze für 100 kg in Mark
4	Pinzberg . . .	0,07
5	Gosberg . . .	0,07
13	Pretzfeld . . .	0,09
15	Ebermannstadt	0,09
	Von Neumarkt i. d. O. nach	
16	Pollanten . . .	0,10

Köln, den 29. Juni 1891. (1286)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Zum Gütertarif für den Staatsbahnverkehr Köln (linksrheinisch)-Erfurt und anschliessende Privatbahnen vom 1. April 1889 tritt am 1. Juli d. J. der 7. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält u. a. Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Büdesheim, Fremmersdorf, Lampaden und Neef des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) und die Stationen Emleben, Gross-Miltitz, Grosszschocher Preussische Staatsbahn, Jütrichau, Lispenhausen, Mosigkau, Neiden, Neuhof (Kreis Teltow), Niederbeuna, Prühlitz, Schwarzkollm, Tempelhof Rangirbahnhof, Voigtstedt und Wahrenbrück des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt.

Die Bestimmungen und Entfernungen für die Stationen Lampaden und Neef treten erst mit dem Tage der Eröffnung dieser Stationen für den Güterverkehr, welcher besonders bekannt gemacht werden wird, in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, von welchen der Nachtrag auch bezogen werden kann.

Köln, den 1. Juli 1891. (1287)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

K. Württembergische Staatseisenbahnen. Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Württemberg. Mit Wirkung vom 1. Juli d. J. an werden die Artikel: Metalle, Metall- und Holzwaaren in den Ausnahmetarif Nr. 2 für bestimmte Stückgüter einbezogen, wodurch der Ausnahmetarif Nr. 3 aufgehoben wird.

Stuttgart, den 27. Juni 1891. (1288)
K. Generaldirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zum Tarif für den direkten Güterverkehr mit den Badischen Uferstationen des Bodensees im Südwestdeutschen Verbande vom 1. Oktober 1890 ist mit Gültigkeit vom 1. Juli 1891 der Nachtrag I ausgegeben worden. Durch denselben wird der bisherige Ausnahmetarif Nr. 3 für bestimmte Stückgüter (Metalle, Metall- und Holzwaaren) mit dem niedrigere Frachtsätze nachweisenden Ausnahmetarif Nr. 2 für landwirthschaftliche Erzeugnisse zusammengefasst.

Karlsruhe, den 28. Juni 1891. (1289)
Generaldirektion.

Königl. Sächs. Staatseisenbahnen. Für Sendungen von Granitklarschlag von Berbersdorf nach Riesa-Elbkai trs., welche für den Bau des Nordostseekanals bestimmt sind, wird mit sofortiger Gültigkeit ein Ausnahmefrachtsatz von 0,15 ℳ für 100 kg eingeführt.

Dieser für Wagenladungen von 10000 kg gültige Ausnahmefrachtsatz findet nur im Rückvergütungswege nach Erfüllung einer Mindestmenge von 10000 t bis zum Schlusse der diesjährigen Schifffahrtsperiode und gegen Einreichung der entweder auf einen Absender oder einen Empfänger lautenden Frachtbriefe, sowie der Schiffsladescheine Anwendung.

Diese Unterlagen sind spätestens 6 Wochen nach Beendigung der diesjährigen Schifffahrtsperiode bei unserem Verkehrsbüreau einzureichen.

Dresden, den 27. Juni 1891. (1290)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Vom 5. Juli d. J. an gilt der auf Seite 9 des Nachtrags XIII des Sächsisch-Oesterreichischen Verbandstarifs, Heft 1, enthaltene Frachtsatz des Ausnahmetarifs 6a für Dürnkrut-Schandau von 1,20 ℳ für 100 kg auch für die Beförderung von Eisenbahnschwellen in Wagenladungen von 10000 kg zwischen diesen Stationen.

Dresden, den 29. Juni 1891. (1291)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Hessische Ludwigsbahn. Am 1. Juli wird im Hessisch-Pfälzischen Verkehre der Ausnahmetarif Nr. 2 für bestimmte Stückgüter auf die Artikel „Metalle, Metall- und grobe Holzwaaren“ unter gleichzeitiger Aufhebung des Ausnahmetarifs 3 ausgedehnt.

Auch werden die im Hessisch-Württemberger Gütertarif vom 1. Oktober 1890 im Ausnahmetarif Nr. 2 unter Abtheilung b. aufgeführten gleichen Artikel in das Waarenverzeichniss der Abtheilung a. eingereiht.

Mainz, den 29. Juni 1891. (1292)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr. Mit dem 15. Juli d. J. treten zu den Ausnahmetarifen für Steinkohlen etc. von den Stationen des diesseitigen Bezirks nach:

a) den Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn,
b) den Stationen der Mährisch-Schlesischen Centralbahn und K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen Kriegsdorf-Römerstadt und Erbersdorf-Würbenthal

je ein Nachtrag X in Kraft.

Dieselben enthalten neue Frachtsätze für die Haltestelle Bobnek des Direktionsbezirks Breslau, bezüglich des unter a genannten Tarifs ermässigte Sätze für einige Verkehrsverbindungen und Berichtigungen früher erschienener Nachträge. Druckabzüge sind von den betheiligten Stationen untentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 27. Juni 1891. (1293)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Am 1. August 1891 treten folgende Nachträge in Kraft:

V. Nachtrag zum Gütertarif, Theil II, Heft I,
VI. Nachtrag zum Gütertarif, Theil II, Heft II.

Dieselben enthalten u. a. Ergänzungen bestehender Ausnahmetarife, sowie neue Ausnahmetarife und können durch die betheiligten Endbahnen bezw. durch deren Stationen bezogen werden.

Dresden, am 29. Juni 1891. (1294)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

Böhmisch-Norddeutscher Braunkohlenverkehr. Im Anschlusse an die Bekanntmachung vom 6. Juni d. J. wird veröffentlicht, dass die im Tarifnachtrag VI vom 1. Juli 1891 enthaltenen veränderten Frachtsätze für die Station Gera (Reuss), Preussische Staatsbahn, auch für die gleichnamige Station der Weimar-Geraer Bahn gelten.

Dresden, am 30. Juni 1891. (1295)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Italienischer Verband. Zu dem laut Bekanntmachung vom 26. Januar 1889 herausgegebenen Auszuge aus dem Deutsch-Italienischen Gütertarife vom 1. August 1888 für metallurgische Erzeugnisse ist ein Nachtrag III mit Gültigkeit vom 1. Mai cr. erschienen. Derselbe kann von unserer Drucksachenkontrole zum Preise von 0,40 *M.* bezogen werden.

Strassburg, den 26. Juni 1891. (1296)
Die geschäftsführende Verwaltung
für den Gotthardverkehr:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Lokalverkehre der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Erfurt etc., Staatsbahnverkehre Altona-, Berlin-, Bromberg- und Magdeburg-Erfurt, sowie Altona-, Bromberg- und Magdeburg-Berlin. Am 15. August d. J. treten die besonderen Ausnahmefrachtsätze für Kies von den Stationen Annahütte, Bitterfeld, Camburg a. d. Saale, Dahme, Elsterwerda, Berl.-Dresd. u. Oberl. Bhf., Göschwitz, Hennersdorf b. Dobrilugk, Hohenbocka, B. G. u. Oberl. Bhf., Kahla a. d. Saale, Kemlitz, Klettwitz, Klingmühl-Lichterfeld, Luckenwalde, Poley, Pretzsch, Sallgast, Schönborn b. Dobrilugk und Schwarza b. Rudolstadt nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen, sowie nach einigen vor Berlin gelegenen Stationen ausser Kraft. An deren Stelle treten höhere Frachtsätze.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

Erfurt, den 30. Juni 1891. (1297)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen Königlichen Eisenbahndirektionen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Papier aller Art treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen ℳ
Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	
von Ulmerfeld	149
Hilm-Kematen . .	153
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Ulmerfeld	144
Hilm-Kematen . .	148
Nach Dresden-Elbkai	
von Ulmerfeld	185
Hilm-Kematen . .	189

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ℳ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 27. Juni 1891. (1298)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Triest-, resp. Fiume-Deutsche Verbände. Einführung des Nachtrages III zum Theil I. Mit 15. August 1891 tritt ein Nachtrag III zu dem vom 1. Mai 1886 gültigen Verbandgütertarif Theil I für die obgenannten Eisenbahnverbande in Kraft.

Dieser Nachtrag III enthält Aenderungen der Allgemeinen Bestimmungen für den Güterverkehr, weiters Aenderungen der Anlage D. zum Betriebsreglement und schliesslich Aenderungen der Allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation.

Exemplare dieses Nachtrages können bei unserer kommerziellen Direktion in Wien, bei unserer Betriebsdirektion in Budapest bei den betheiligten Verwaltungen, sowie durch die Verbandstationen um den Preis von 15 kr. per Stück käuflich bezogen werden.

Wien, am 1. Juli 1891. (1299)
K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Grenzverkehr. Einführung eines neuen Tarifes. Mit 1. August 1891 tritt für den obbezeichneten Verkehr ein neuer Tarif in Wirksamkeit, durch welchen der bisherige Tarif vom 15. April 1887 nebst Nachträgen aufgehoben wird.

Exemplare dieses Tarifes können bei unserer kommerziellen Direktion in Wien und bei unserer Betriebsdirektion in Budapest zum Preise von 20 kr. bezogen werden.

Wien, am 21. Juni 1891. (1300)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

K. Ung. Staatseisenbahnen. (Einführung des Gütertarifes der Békéser Lokal-Eisenbahn.) Auf der, im Betriebe der K. Ung. Staatseisenbahnen stehenden Békéser Lokaleisenbahn tritt am Tage der Betriebseröffnung der Gütertarif (Theil II) dieser Bahn in Kraft, welcher die auf den Transport von Eil- und Frachtgütern auf dieser Lokaleisenbahn bezüglichen Bestimmungen und Gebühren enthält.

Exemplare dieses Tarifes sind in der Tarifabtheilung der K. Ung. Staatseisenbahnen für 30 kr. pro Stück erhältlich.

Budapest, am 27. Juni 1891. (1301)
Die Direktion.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Elbeumschlags-Verkehr. Für Reis treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen ℳ
Von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Prag B. N. B., Oe. N. W. B., St. E. G., K. F. J. B. trans. Vysocan B. N. B., Oe. N. W. B. Lieben Oe. N. W. B. u. St. E. G.	61
Von Schönpriesen-Umschlag nach Prag B. N. B., Oe. N. W. B., St. E. G., K. F. J. B. trans. Vysocan B. N. B., Oe. N. W. B. Lieben Oe. N. W. B. u. St. E. G.	56
Von Dresden-Elbkai nach Prag B. N. B., Oe. N. W. B., St. E. G., K. F. J. B. trans. Vysocan B. N. B., Oe. N. W. B. Lieben Oe. N. W. B. u. St. E. G.	97

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ℳ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 27. Juni 1891. (1302)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ungarischer Eisenbahnverband. Ausgabe eines neuen Ausnahmetarifes für die Beförderung von Privat-Salzsendungen. Im Ungar. Eisenbahnverbande tritt mit 1. Juli l. J. ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Privat-Salzsendungen als Frachtgut, bei Aufgabe von 5 000 resp. 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief in Kraft.

Derselbe enthält Frachtsätze für den Transport von Privat-Salzsendungen ab Deés, Eperjes, Koscárd und Marmaros-Sziget nach den im Tarife enthaltenen Ung. Stationen.

Dieser Tarif ist bei den Direktionen der betheiligten Eisenbahnen, sowie bei den interessirten Stationen für je 20 kr. erhältlich.

Budapest, am 27. Juni 1891. (1303)
Die Direktion
der Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen,
zugleich im Namen der betheiligten Eisenbahnen.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

3. Verdingungen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Ausschreibung auf Lieferung von Schienenlaschen. Angebote, mit entsprechender Aufschrift versehen, sind bis spätestens zum Verdingungstermine am

Sonnabend, den 11. Juli d. J., Vormittags 11 Uhr,

versiegelt und postfrei an das unterzeichnete Büreau hier, Brüderstrasse 36, einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von 50 ₰ in baar oder in Postmarken à 10 ₰ entnommen werden.

Zuschlagsfrist 10 Tage.

Breslau, den 30 Juni 1891. (1304)
Materialienbüreau.

4. Verkauf von Altmaterialien.

Königliche Eisenbahndirektion Berlin. Verkauf von 6 ausser Betrieb gestellten Lokomotiven am Montag, den 20. Juli 1891, Vormittags 11 Uhr. Kaufgebote sind postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Ankauf von Lokomotiven" an das Maschinentechnische Büreau Berlin W., Königgrätzerstrasse 132 einzureichen.

Angebotsbogen und Verkaufsbedingungen können daselbst während der Geschäftsstunden eingesehen und gegen postfreie Einsendung von 55 ₰ in Baar oder 50 ₰ in 10 Pfennig-Reichspostbriefmarken bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 3. August 1891.

Berlin, den 26. Juni 1891. (1305MG)
Maschinentechnisches Büreau.

Main-Neckar-Bahn. In der Hauptwerkstätte zu Darmstadt steht eine alte, wegen ungenügender Leistung ausser Dienst gestellte dreiachsige ungekuppelte Personenzug-Lokomotive mit einem dreiachsigen Tender zu verkaufen. Verkaufsbedingungen liegen auf dem Büreau des Unterzeichneten zur Einsicht offen, werden auch auf Wunsch gegen Einsendung von 20 ₰ in Freimarken kostenfrei übersandt.

Angebote sind längstens bis zum 10. Juli l. J., Vormittags 10 Uhr, mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf einer Lokomotive" portofrei auf dem Büreau des Unterzeichneten einzureichen.

Darmstadt, den 30. Juni 1891. (1306)
Der Maschineningenieur
der Main-Neckar-Bahn.
Becker.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Zeichenpapiere,
Pauspapiere,
Lichtpausrohpapiere,
Millimeterpapiere

bezieht man am preiswerthesten bei unterzeichneten Herstellern. Muster kostenlos.

Gelbe Mühle, Düren
(Rheinpreussen)
Benrath & Franck.

(Triebkräfte 3 Dampfmaschinen, 1 Wassermotor.)

GRÖSSTE U. AELTESTE
Anihilatoren-Fabrik.
Handfeuerspritzen (Original Bauer)
Bisheriger Absatz 60,000.
SIEGFRIED BAUER, BONN.

olumbus-Freitreppe
D. R. P.
Columbus-Perron und Trottoir aus Eisen, für Gärten, Wege, Böschungen, Dämme; besonders vortheilhaft für Anlagen in aufgeschüttetem Boden; haltbarer, schöner, 33 % billiger als Steintreppen. Ill. Preisliste kostenfrei.
Richard Hermanns & Co., Elberfeld.

Goldene Staats-Medaille.

Die Portland-Cement-Fabrik
Dyckerhoff & Söhne
in Amöneburg bei Biebrich am Rhein
liefert ihr bewährtes vorzügliches Fabrikat unter Bürgschaft für höchste Festigkeit und Zuverlässigkeit.
Productionsfähigkeit der Fabrik: 500000 Fässer pro Jahr.
Niederlagen an allen bedeutenderen Plätzen.

Düsseldorf 1880.

Medaille Breslau 1869

Goldene Medaille. höchste Auszeichnung im Internationalen Wettstreit Arnheim (Holland) 1879.

Verdienst-Medaille Wien 1873.

Goldene Medaille Offenbach a/M. 1879.

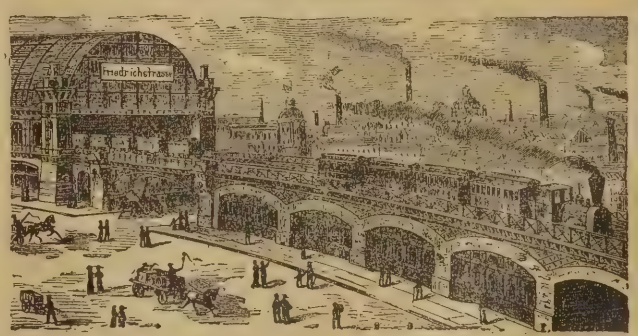
Diplom A: **Erster Preis** für ausgezeichnete Leistung Kassel 1870.

Büsscher & Hoffmann
Eberswalde, Halle a. d. S., Strassburg i. E., Mariaschein i. Böhm.
Filiale: Breslau, Flurstrasse 9.

Einf. und Doppel-Pappdächer; Kiespappdächer; Holzcementdächer.

Berliner Stadt-Eisenbahn-Viaduct.

Guss-Asphalt. Asphalt-Platten. Fertige Isolirungen etc.



Abdeckung der Gewölbe von Festungen, Brücken, Kellereien u. s. w.

Mittelst unserer Asphaltfilzplatten 100000 qm Gewölbefläche isolirt.

Unsere **Asphaltfilzplatten**, bestehend aus Asphaltschichten mit langfaseriger Einlage, sind das Sicherste und Beste der zur Zeit bekannten Isolirungen und seit langer Zeit zur Abdeckung der Gewölbe von Festungsbauten, Kellereien und namentlich Eisenbahnbrücken p. p. in ausgedehntestem Maasse und mit vorzüglichem Erfolge auch da angewandt, wo sich andere Isolirungen — Gussasphalt, Cement etc. — als unwirksam erwiesen.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt von J. E. Reinecker, Werkzeugfabrik in Chemnitz, bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 52.

Zeitung des Vereins

1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . . 4 Mk.
2. Bei director Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 28 Mk.
pränumerando franklirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8. SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 8. Juli 1891.

Inhalt:

Nochmals die Kursbücher.
Vereins-Mittheilungen:
Neue Vereinsbahnstrecken.
Vereins-Kilometerzeiger.
Vereins - Güterwagenpark - Verzeichnisse.
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Allerh. Erlass (vom 24. Juni d. J.), betr. den Bau u. Betrieb der in dem Gesetz v. 20. Juni d. J. vorgesehenen neuen Eisenbahnen.
Vorarbeiten.
Betriebseröffnungen.
Eröffnungen u. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse sowie Namensänderung v. Stationen.
Eisenbahn-Güternebenstellen in Badeorten.
Berlin-Anhalter Eisenbahn.
Deutsch-Nordischer Lloyd (Neustrelitz-Warnemünde).
Lübeck-Büchener Eisenbahn.
Mecklenb. Friedrich Franz-E.
Mecklenburgische Südbahn.
Preuss. Staatsb.: Verkauf der Fahrkarten auf kl. Stationen.
Personentarifsätze der Sächsisch. Staatsbahnen: Berichtigung.
Vereinfachung d. Schreibwesens bei den Preuss. Staatsbahnen.
Schienenbrüche.
Aus England:
Geplante Bahnverbindung zwischen London u. dem Mittelenglischen Industriegebiet.
Abschaffung der II. Wagenklasse in England.
Aus Belgien:
Einstellung d. Güterverkehrs an Sonn- und Feiertagen.
Abänderung der Bestimmungen über den Frachtvertrag.
Die Staatsbahntarife.
Ostbelgische Eisenbahn.
Eisenb. Termonde-Sankt-Nicolas.
Hasselt-Maeseycker Eisenbahn.
Eecloo-Genter Eisenbahn.
Eecloo-Brügger Eisenbahn.
Lüttich-Limburger Eisenbahn.
Aus Frankreich:
Das intern. Eisenb.-Frachtrecht.
Eisenbahnbauplan für 1892.
Gemeinnützigkeitserklärungen.
Konzessionsübertragung.
Die Bewegung unter den Bediensteten d. Verkehrsgewerbe.
Urtheile des Reichsgerichts:
Erkenntniss vom 23/2. 1891.
Personalnachrichten:
Preussische Staatsbahnen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Aenderung von Stationsnamen.
2. Verkehrsstörungen.
3. Güterverkehr.
4. Eisenbahn-Effektenverkehr.
5. Verdingungen.
6. Verkauf von Altmaterialien.
7. Vermischte Bekanntmachung.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Nochmals die Kursbücher.

Vor Jahresfrist ist an dieser Stelle (vergl. Nr. 47 von 1890) das bedeutendere Kursbuchmaterial Deutschlands einer Besprechung unterzogen worden, wobei Vergleiche angestellt wurden zwischen den „amtlichen“ Kursbüchern und einigen von Privaten herausgegebenen gleichartigen Werken. In einer Entgegnung auf diesen Aufsatz, welche in Nr. 51 von 1890 enthalten ist, geht der betreffende Herr Verfasser leider von der Ansicht aus, als habe über die amtlichen Eisenbahn-Kursbücher eine abfällige Kritik geübt werden sollen. Das ist nun aber keineswegs der Fall gewesen, was schon die Redaktion in einer Anmerkung am Schlusse der „Entgegnung“ hervorgehoben hat.

Den von vier Königlich Preussischen Eisenbahndirektionen herausgegebenen amtlichen Eisenbahn-Kursbüchern wird im allgemeinen, auch von dem Verfasser des Eingangs erwähnten Aufsatzes, volle Anerkennung gezollt. Diese Anerkennung seitens eines grossen Theils des reisenden Publikums kann aber nicht als Beweis dafür dienen, dass die erwähnten Kursbücher nahezu vollkommen und weiterer Verbesserung, zu welcher nicht selten eine Vereinfachung gehört, nicht mehr bedürftig seien. Von dieser Annahme geht nicht einmal das Kursbüreau des Reichs-Postamts aus, dessen Werk: „Das Reichs-Kursbuch“ doch gewiss den amtlichen Eisenbahn-Kursbüchern weit überlegen ist. Es ist eine bekannte Thatsache, dass die meisten im Eisenbahndienste stehenden Personen, welchen sowohl das Reichs- wie auch ein amtliches Eisenbahn-Kursbuch zur Verfügung steht, mit Vorliebe nach ersterem greifen, weil es ihnen mehr zusagt. Bei Reisen wird die in Frage kommende Abtheilung ausgelöst und mitgenommen, denn sie ist bequemer unterzubringen, als dies bei den amtlichen Eisenbahn-Kursbüchern der Fall ist, ausgenommen vielleicht das Ostdeutsche Kursbuch, welches seinem Umfange nach das kleinste ist.

Würde die Postverwaltung sich dazu verstehen, auch die einzelnen Abtheilungen ihres Kursbuches zu einem angemessenen Preise zu verkaufen, so würde sie damit sicherlich in nicht sehr langer Zeit alle Konkurrenten aus dem Felde schlagen, vorausgesetzt, dass es ihr auch für die Folge im allgemeinen gelingen wird, das Reichs-Kursbuch bezw. die einzelnen Abtheilungen einige Tage vor dem jedesmaligen Fahrplanwechsel bei den Dienststellen und durch den Buchhandel zum Verkauf zu bringen. Unter diesen Umständen würde auch die Post, nicht nur der Verleger, einen angenehmen „klingenden“ Vortheil erzielen, für welchen dieses vorzügliche Institut stets ein sehr gutes Verständniss hat.

Wenn man nach dem Absatz den Werth und die günstige Aufnahme eines Kursbuches beim Publikum beurtheilen darf, so kann behauptet werden, dass das schon früher erwähnte Koenig'sche Kursbuch mit obenan steht. Koenig setzt bei jedem Fahrplanwechsel bedeutend mehr Exemplare ab, als irgend eine der mit der Herausgabe eines amtlichen Eisenbahn-Kursbuches betrauten Königlichen Eisenbahndirektionen im ganzen Jahre;

er beherrscht mit seinem Büchlein ganz Ost-, Nord- und Mitteldeutschland, obwohl der Inhalt desselben im Vergleich zu dem der amtlichen Kursbücher ein dürftiger genannt werden kann. Trotzdem die grosse Beliebtheit. Es finden also nicht in jedem Falle die Worte Anerkennung: „wer vieles bringt, wird manchem etwas bringen", wenigstens nicht immer bei dem Erwerb von Kursbüchern. Es ist nicht unwahrscheinlich, dass, wenn Koenig sein Werk entsprechend vergrösserte, er auch bald im westlichen und südlichen Deutschland den grössten Absatz hätte. Der Umfang des Buches würde dadurch nicht wesentlich grösser werden, sofern der Annoncentheil eingeschränkt oder ganz beseitigt würde.

Wie schon früher erwähnt, erzielt das Koenig'sche Kursbuch den grossen Absatz durch das handliche — wirklich angenehme — Format und insbesondere durch sein frühes Erscheinen. Damit ist doch zur Genüge bewiesen, dass es in erster Linie dieser beiden Eigenschaften bedarf, um ein Kursbuch beliebt zu machen. Dies ist dem Schreiber dieser Zeilen von Reisenden wiederholt bestätigt worden. Bei dem häufigen Hinweis desselben auf die in Rede stehenden amtlichen Kursbücher wurde fast ausnahmslos die Antwort ertheilt: „Ja, diese Kursbücher sind sehr schön und reichhaltig, aber Koenig's Kursbuch ist bequemer und fast in jeder Buchhandlung zu haben." Warum sollen aus solchen Worten keine Lehren gezogen werden? Man komme doch den Wünschen des reisenden Publikums auch auf diesem Gebiete nach.

Die hier ausgesprochenen Wünsche nach einer anderweiten Gestaltung bezw. nach einer Beschränkung des Inhalts der amtlichen Eisenbahn-Kursbücher scheinen übrigens an einigen maassgebenden Stellen als berechtigt anerkannt zu werden; denn es sind darauf hinzielende Aenderungen bei dem neuesten Süd- und Norddeutschen Eisenbahn-Kursbuch bereits vorgenommen. In beiden ist ein Theil des Inhalts, der II. Abschnitt, enthaltend die Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften, das Verzeichniss der Bade- und Kurorte und die wichtigen reglementarischen Bestimmungen, für sich zusammengestellt und geheftet worden. Diese Abtheilung ist am Schlusse des Buches derartig angebracht, dass sie nach Belieben herausgetrennt werden kann, um das Buch handlicher zu gestalten. Bei dem Norddeutschen Eisenbahn-Kursbuch ist man bezüglich der Breite von der früheren Abmessung abgewichen, während die Höhe beibehalten ist. Ein gleiches Format haben somit nur noch das West- und das Süddeutsche Kursbuch, während das Nord- und das Ostdeutsche Kursbuch zwar dieselbe Breite aber ungleiche Höhen besitzen. Das Format des Ostdeutschen Kursbuches ist ein sehr bequemes, was man von dem Norddeutschen nicht behaupten kann. Letzteres ist anscheinend als Versuchsobjekt ausersehen, muss aber noch einige Wandlungen erfahren, ehe es als für den praktischen Gebrauch angenehm bezeichnet werden kann. Gegenwärtig ist dasselbe viel zu stark und selbst nach Entfernung des II. Abschnittes in der Tasche lästig.

Was könnte aus dem I. Abschnitt entfernt werden? Da ist zunächst unter Nr. IX die Uebersicht der Brief-Portosätze und der Gebührentarif für Telegramme. Diese Angaben würden unbedenklich in den II. Abschnitt gebracht werden können, denn das, was ein Reisender davon auf der Eisenbahnfahrt gebraucht, ist ihm meistens geläufig. Dann folgen unter Nr. VIII die Droschkentaxen. Dieselben erstrecken sich nur auf eine ganz kleine Anzahl grösserer Städte und dürften wohl entbehrlich sein, weil man sie in der betreffenden Droschke vorfindet. Sollte denselben aber ein besonderer Werth beigemessen werden, so kommt es auf die Beibehaltung der wenigen Seiten auch nicht an. Unter Nr. VII sind im Abschnitt A zunächst die Grundtaxen für die einzelnen Fahrkarten bei den verschiedenen Bahnen angegeben. Unter B findet sich ein umfangreiches Verzeichniss von Preisen für einfache und Rückfahrten zwischen wichtigeren Orten. Dieses Verzeichniss erscheint entbehrlich, da mit Hilfe der Angaben unter A und der in den Fahrplänen angegebenen Entfernungen jeder den Preis für die von ihm beabsichtigte Fahrt annähernd berechnen kann. Soll dies Verzeichniss jedoch beibehalten werden, so würde dasselbe zweckmässig dem II. Abschnitt des Kursbuches einzuverleiben sein. Auch dürfte es unbedenklich sein, dahin die unter VI aufgeführten Dampfschiff- und Postverbindungen zu verweisen. Die Angaben über Schlafwagen-Einrichtungen würden der Uebersichtlichkeit wegen nicht wohl von denen über Durchgangswagen im direkten Verkehr (vergl. Nr. V und IV) zu trennen sein. Beide Verzeichnisse können unbedenklich dem II. Abschnitt zugewiesen werden.

Der erste Abschnitt würde dann nur das unbedingt Nöthige, d. s. die Fahrpläne, enthalten und damit eine gefällige Form besitzen. Bei Reisen, welche nicht mehr als einen Tag in Anspruch nehmen, wird der II. Abschnitt des Kursbuches meistens ganz entbehrlich sein, nehmen die Reisen dagegen mehr Zeit in Anspruch, so wird der betreffende Reisende auch Handgepäck mit sich führen und kann er in demselben den II. Theil des Kursbuches leicht unterbringen, um ihn im Bedarfsfalle bei der Hand zu haben. Wird dies nicht beliebt, so findet jeder der beiden Theile nach erfolgter Trennung auch noch ein Plätzchen in den Kleidertaschen, vereinigt hält es schwer.

Liegt eine Einschränkung des Inhalts der amtlichen Kursbücher nach den mit dem Koenig'schen Kursbuch gemachten Erfahrungen im Interesse des Publikums, so wird damit dasjenige der Eisenbahnverwaltung erst recht gewahrt. Letztere kann bei dem gegenwärtigen Umfange der Kursbücher — auch hier das Ostdeutsche ausgenommen — und dem geringen Preise von 50 ₰ für das Exemplar nicht auf die Kosten kommen. Namentlich bei dem Norddeutschen Kursbuche, welches über 29 Druckbogen enthält, dürfte nicht unerheblich zugesetzt werden. Diese Einschränkung würde im weiteren den günstigen Erfolg einer schnelleren Fertigstellung der Bücher haben, ein Ziel, welches mit aller Kraft zu erstreben, bislang aber noch nicht erreicht ist. Auch diesmal erschienen einige Privatkursbücher, darunter das von Koenig, wieder erheblich früher als die amtlichen. Das letztgenannte Kursbuch ist bereits 4 Tage vor dem 1. Juni im Buchhandel zu haben gewesen. Mögen die Meinungen über obige Vorschläge noch so weit auseinandergehen, darin stimmen sie überein, dass die amtlichen Kursbücher früher erscheinen müssen. Werden dieselben nicht wesentlich vereinfacht, so ist dies nur möglich, wenn die allgemeinen Fahrplanarbeiten eher zum Abschluss gebracht werden, als dies bisher trotz aller guten Vorsätze geschehen ist. Alle Verwaltungen sind darin einig, dass ein frühzeitiger Austausch der Entwürfe sowohl wie auch der endgültigen Fahrpläne stattfinden müsse. Letztere sollten unter allen Umständen — in welcher Form ist gleichgültig — 3 Wochen vor dem Inkrafttreten überwiesen sein, ebenso müsste es verpönt sein, nach diesem Zeitpunkt noch Aenderungen vorzunehmen, denn in den nachträglichen Aenderungen liegen die Hauptschwierigkeiten. Dazu würde es eines kräftigen Druckes von oben herab bedürfen, mit Vereinbarungen wird nichts erzielt. Die internationalen Fahrplankonferenzen müssten nöthigenfalls einige Wochen früher anberaumt werden. Nicht allein den Kursbüchern, sondern auch den gesammten Fahrplanarbeiten würden die erwähnten Maassnahmen zu statten kommen, denn dieselben könnten voraussichtlich mit etwas weniger Ueberstürzung zu Ende geführt werden. Damit wäre nicht allein eine Erleichterung für die mit den Arbeiten betrauten Beamten geschaffen, sondern es würden auch manche Fehler vermieden werden, welche unter den bisherigen Verhältnissen unvermeidlich waren.

K. II.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die Strecke Alsdorf-Herzogenrath (6,65 km) der Königlichen Eisenbahndirektion — linksrheinischen — zu Köln, welche am 15. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Vereins-Kilometerzeiger. Die geschäftsführende Verwaltung hat die Kilometerzeiger Nr. 39 (Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover) und Nr. 77 (Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn) neu, zu den Vereins-Kilometerzeigern Nr. 82 (Königlich Ungarische Staatseisenbahnen) und 85 (Holländische Eisenbahn) je den I., zu dem Vereins-Kilometerzeiger Nr. 36 (Königliche Eisenbahndirektion zu Elberfeld) den III. und zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" den VI. Nachtrag herausgegeben.

Durch die neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 39 und 77 wird der im August 1890 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 39 nebst Nachtrag I bezw. der im Dezember 1883 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 77 aufgehoben.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Von der geschäftsführenden Verwaltung sind die Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 4a (Braunschweigische Landeseisenbahn), Nr. 37 (Königliche Eisenbahndirektion Erfurt) und Nr. 44 (Saal-Eisenbahn) neu, sowie der II. Nachtrag zu dem Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 45 (Königlich Sächsische Staatseisenbahnen) und der III. Nachtrag zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen" herausgegeben worden.

Durch die neu herausgegebenen Güterwagenpark-Verzeichnisse werden die älteren Güterwagenpark-Verzeichnisse gleicher Nummer aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2197 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Einführung einer einheitlichen Eisenbahnzeit im Vereinsgebiete (abgesandt am 3. d. Mts.).

Nr. 2202 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 3. d. Mts.).

Nr. 2215 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung eines Streitfalles (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 2224 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen, betreffend das Protokoll der am 13/14. Juni d. J. in Konstanz abgehaltenen Ausschusssitzung (abgesandt am 3. d. Mts.).

Nr. 2226 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 2227 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 2239 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Antrag der Neustrelitz-Wesenberg-Mirower Eisenbahn auf Anwendung der Vereinseinrichtungen in deren Verkehr mit den Vereinsbahnen (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 168 Z vom 1. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für die im Vierteljahr April-Juni d. J. in der Vereinszeitung veröffentlichten Bekanntmachungen (abgesandt am 3. d. Mts. an diejenigen Vereins-Verwaltungen, welche im vorbezeichneten Vierteljahr Bekanntmachungen in der Vereinszeitung erlassen haben).

Aus dem Deutschen Reich.

Allerhöchster Erlass (vom 24. Juni d. J.), betreffend den Bau und Betrieb der in dem Gesetz vom 20. Juni d. J. vorgesehenen neuen Eisenbahnen.

Die Leitung des Baues und demnächst auch des Betriebes:

A. der Bahnen
1. von Fordon mit südlicher Umgehung des Kulmsees nach Schönsee,
   ist der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg,
2. von Lissa i. P. nach Wollstein,
3. von Meseritz nach Landsberg a. W. oder einem in der Nähe belegenen Punkte der Bahnlinie Küstrin-Kreuz,
4. von Sorau nach Christianstadt,
5. von Laubau nach Marklissa
   der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin,
6. von Walsrode nach Soltau
   der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover,
7. von Kassel oder einem in der Nähe belegenen Punkte der Linie Kassel-Warburg nach Volkmarsen
   der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld,

B. der Bahnverbindung zwischen den Stationen zu Vohwinkel und Sonnborn (Rh.) ebenfalls der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld

übertragen worden.

Zur Ausführung des Allerhöchsten Erlasses vom 24. Juni d. J. ist von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten bestimmt worden, dass der Bau und demnächst auch der Betrieb der Bahnverbindung Vohwinkel-Sonnborn (Rh.) von dem der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld unterstellten Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Düsseldorf, der Bau der vorstehend unter A 1—7 aufgeführten neuen Eisenbahnlinien dagegen von den bezeichneten Königlichen Eisenbahndirektionen unmittelbar geleitet wird.

Vorarbeiten.

Mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten sind beauftragt worden:
1. die Königliche Eisenbahndirektion zu Breslau für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Glatz über Landeck nach Seitenberg;
2. die Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische) zu Köln für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Staudernheim über Abtweiler nach Meisenheim.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Bromberg. Am 1. August d. J. wird die 55,04 km lange Sekundärbahnstrecke Labiau-Heinrichswalde mit den Personen-Haltepunkten Stellienen, Jorksdorf, Alt-Sternberg, Uszballen, Wilhelmsbruck und den dem Gesammtverkehr dienenden Haltestellen Schellecken, Szargillen, Gr.-Skaisgirren und dem Bahnhof Mehlauben eröffnet werden.

Direktionsbezirk Köln (linksrh.). Die neu erbaute 6,65 km lange Strecke Alsdorf-Herzogenrath wird am 15. d. Mts. eröffnet werden. Von diesem Tage ab findet auf der genannten Strecke die Beförderung von Personen in II., III. und IV. Wagenklasse, Reisegepäck, Eilgut, Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren nach Maassgabe der Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands von Alsdorf nach Herzogenrath und umgekehrt statt.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse sowie Namensänderung von Stationen.

Direktionsbezirk Breslau. Die bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienende Station Niedobschütz zwischen Czernitz und Rybnik ist am 1. d. Mts. auch für den Eil- und Stückgutverkehr eingerichtet worden.

Direktionsbezirk Hannover. Am 1. Juni d. J. sind die an der Strecke Hamm-Bielefeld errichteten Haltepunkte Heessen zwischen Hamm und Ahlen, Vorhelm zwischen Ahlen und Beckum-Ennigerloh und Isselhorst zwischen Gütersloh und Brackwede für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Direktionsbezirk Magdeburg. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Magdeburg wird der an der Strecke Magdeburg-Stendal zwischen den Stationen Rogätz und Wolmirstedt gelegene, bisher nur dem Personenverkehr dienende Haltepunkt Zielitz am 1. August d. J. für den Eil- und Fracht-Stückgutverkehr eingerichtet werden.

Die an der Strecke Stendal-Uelzen belegene Station Billerbeck erhält vom 1. August d. J. ab die Bezeichnung „Schnega".

Am gleichen Tage werden die gegenwärtig im Verkehr mit den Haltepunkten Bornum und Leiferde bei Gifhorn bestehenden Beschränkungen der Abfertigungsbefugnisse, wonach Sendungen nach Bornum nur frankirt, von dieser Station nur unfrankirt und in beiden Richtungen ohne Nachnahmebelastung zugelassen werden und von und nach Leiferde bei Gifhorn Sendungen mit Nachnahmebelastung ausgeschlossen sind, aufgehoben.

Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahn. Vom 10. d. Mts. ist die Haltestelle Dieckow für die Annahme und Auslieferung von Eil- und Fracht-Stückgütern eingerichtet.

Eisenbahn-Güternebenstellen in Badeorten.

In den Badeorten Crampas-Sassnitz, Sagard, Zinnowitz, Heringsdorf, Ahlbeck, Misdroy und Binz a/R. sind Königliche Eisenbahn-Güternebenstellen eröffnet worden, welche zum Abschluss des Frachtvertrages und zur Annahme frankirter Sendungen befugt sind. Die Güter werden gegen geringe Zuschläge zu der Eisenbahnfracht eisen-

bahnseitig den Absendern auf Bestellung bei der Güternebenstelle aus ihrer Wohnung abgeholt und den Empfängern, wenn auf dem Frachtbriefe die Güternebenstelle als Empfangsstation bezeichnet und die Wohnung angegeben ist, dort zugeführt. Auf Verlangen der Reisenden kann auch Reisegepäck auf Fahrkarten Berlin-Swinemünde bezw. Berlin-Putbus und umgekehrt direkt nach und von Ahlbeck, Heringsdorf und Binz abgefertigt werden. Um das Reisegut von Berlin nach den oben genannten Orten bis in die dort angemiethete Wohnung zu befördern, braucht man nur eine Postkarte, welche mit Vordruck in jeder Postanstalt für 5 ₰ zu haben ist, dem Muster entsprechend auszufüllen und an die Güter-Abfertigungsstelle auf dem hiesigen Stettiner- bezw. Nordbahnhof zu senden. Dann wird das Gut eisenbahnseitig aus der Wohnung abgeholt und dem Badegaste bis in die im Bade von ihm gemiethete Wohnung befördert. Auch das Signiren des Gutes und die Ausfüllung des beizugebenden Frachtbriefes übernimmt auf Verlangen der das Gut abholende Rollfuhrmann. Wer eine Badewohnung noch nicht hat, kann das Gut durch den Vermerk „Güternebenstelle Crampas-Sassnitz usw. bahnlagernd“ dorthin leiten. Alle Eisenbahn-Güterabfertigungsstellen in Berlin lassen übrigens nach anderen Orten bestimmte, ihnen mittelst Postkarte zur Beförderung mit der Eisenbahn angemeldete Stückgüter aus der Behausung der Absender gegen einheitlich festgesetzte mässige Gebühren abholen. Die Beförderung solcher Sendungen geschieht aber, wenn an dem Bestimmungsorte gleichartige Einrichtungen nicht bestehen, eisenbahnseitig nur bis zu derjenigen Eisenbahnstation, welche auf dem Frachtbriefe als Bestimmungsstation angegeben ist, in der Regel also nicht bis in die Behausung des Empfängers. Die Orte, an welchen ähnliche Einrichtungen wie in Berlin bestehen, und die übrigen Orte, an welchen Güternebenstellen eingerichtet sind, sind bei den Güterabfertigungsstellen zu erfahren. Sendungen nach solchen Orten können, wenn sie frankirt werden, in der Regel auch „frei in das Haus“ befördert werden.

Berlin-Anhalter Eisenbahn.

Am 1. d. Mts. waren es 50 Jahre, dass die erste Strecke der Berlin-Anhalter Bahn Berlin-Jüterbog eröffnet wurde.

Deutsch-Nordischer Lloyd (Neustrelitz-Warnemünde).

Im Jahre 1890 haben sich die Betriebseinnahmen von 991 425 ℳ. des Vorjahres auf 1 133 049 ℳ, aber auch die Betriebskosten von 650 540 ℳ. auf 831 602 ℳ. erhöht. Die Anleihezinsen erfordern 237 930 ℳ, die Tilgung 22 070 ℳ; als Ueberschuss verbleiben daher nur 41 446 ℳ. gegen vorjährige 80 883 ℳ. Nach dem Abschluss sind auf das 9 Millionen Mark betragende Aktienkapital nur 900 000 ℳ. eingezahlt. Die Prioritätenemission beträgt 5,94 Millionen Mark, an Landessubvention figuriren 1,33 Millionen Mark unter den Passiven; ausserdem schuldete die Gesellschaft 2,06 Millionen Mark (Ende 1889 1,70 Millionen Mark) an Kreditoren. Der Erneuerungsfonds enthält 136 103 ℳ, an Reserven sind 51 346 ℳ. vorhanden. Die Baukosten der Hauptbahn Neustrelitz-Warnemünde stehen mit 16,48 Millionen Mark zu Buch.

Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Der „St.-A.“ veröffentlichte die Urkunde vom 29. v. Mts., betreffend die von der Gesellschaft beschlossene Vermehrung des Grundkapitals durch Ausgabe weiterer 1 930 Stück Aktien über je 1 200 ℳ. im Gesammtbetrage von 2 316 000 ℳ.

Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn.

Nachdem die Ansprüche der Aktionäre aus dem Verstaatlichungsvertrag vom 12. April 1889 vollständig befriedigt worden, wird von Schwerin aus jetzt die Beendigung der Liquidation bekannt gemacht.

Mecklenburgische Südbahn.

Der Betrieb im Jahre 1890 hat einen Ueberschuss nicht ergeben. Die Einnahmen aus dem Betriebe stellten sich auf 392 964 ℳ. und haben nicht gelangt, die eigenen Kosten der Gesellschaftsverwaltung (8 323 ℳ.) und die dem Betriebsleiter vertragsmässig zukommende Entschädigung zu zahlen. Vielmehr ist die Gesellschaft dieser Unternehmung wieder 31 614 ℳ. schuldig geblieben. Insgesammt schuldet sie ihr nun 524 421 ℳ. Doch ist immerhin eine allmähliche Steigerung der Einnahmen zu erkennen; noch für das Jahr 1889 erreichte der Ausfall eine Höhe von 62 649 ℳ. Die Einnahmen betrugen für das Kilometer

1885	2 470 ℳ.	1889	3 149 ℳ.
1888	3 033 „	1890	3 373 „

und zwar trotzdem ab 1. Oktober 1890 die Tarife für Personen und Güter herabgesetzt wurden.

Preussische Staatsbahnen: Verkauf der Fahrkarten auf kleinen Stationen.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat, wie man der „Frankf. Ztg.“ mittheilt, eine für das reisende Publikum wichtige Verfügung erlassen. Bisher war auf kleinen Stationen der Stationsbeamte wegen Abfertigung des Zuges verpflichtet, vor Abgang des Zuges den Schalter zu schliessen, somit den Verkauf der Fahrkarten einzustellen. Noch vor Abgang des Zuges, aber nach Schalterschluss kommende Reisende waren gemäss § 14 des Betriebsreglements gehalten, in diesem Falle den um 1 ℳ. erhöhten Fahrpreis zu zahlen, um den Zug noch benutzen zu dürfen. Nach der oben erwähnten Verfügung hat der den Zug abfertigende Beamte den Zugführer anzuweisen, die später kommenden Reisenden ohne Lösung der Zuschlagskarte von 1 ℳ. in den Zug einsteigen zu lassen und auf der nächsten Station für nachträgliche Lösung der Fahrkarte zu sorgen. Reisende, welche auf einer Uebergangsstation mit dem Zuge eintreffen, nicht mit direkten Fahrkarten für den Anschlusszug versehen sind, auch wegen Kürze der Zeit eine solche nicht mehr lösen können, brauchen ebenfalls keine Zuschlagskarte mehr zu lösen.

Personentarifsätze der Sächsischen Staatsbahnen: Berichtigung.

In Nr. 46 S. 457 d. Ztg. ist die Angabe enthalten, dass die Einheitssätze der Sächsischen Staatsbahnen für Schnellzüge, einfache Fahrt, I. Klasse 10 ₰, II. Klasse 7,5 ₰ und III. Klasse 5,0 ₰ betragen. Wie uns von zuständiger Seite mitgetheilt wird, haben diese Sätze zwar vor dem 1. April 1889 bestanden, seitdem gelten aber dieselben Einheitssätze wie auf den Preussischen Staatsbahnen, nämlich: I. Klasse 9,0 ₰, II. Klasse 6,67 ₰ und III. Klasse 4,67 ₰.

Vereinfachung des Schreibwesens bei den Preussischen Staatsbahnen.

Von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten ist im Einverständnisse mit der Ober-Rechnungskammer neuerdings eine Einrichtung getroffen worden, von welcher eine wesentliche Vereinfachung des Schreibwesens erwartet werden darf. Es sollen nämlich spätestens vom 1. Oktober d. J. ab die Urschriften der Rechnungen von Handwerkern und Lieferanten über nicht auf Verträgen beruhende Arbeiten und Lieferungen für die Staatseisenbahn-Verwaltung in möglichst weitem Umfange als kassenmässige Rechnungsbeläge verwendet werden. Zu diesem Zwecke sollen verwaltungsseitig Formulare zu den Rechnungen entworfen werden, welche von den Handwerkern und Lieferanten zur Aufstellung ihrer Rechnungen zu benutzen sind. Dabei ist angenommen, dass die Formulare, wie so manche andere, z. B. für Frachtbriefe und Fakturen, deren Herstellung erfahrungsmässig bald von der Privatindustrie übernommen ist, auch demnächst auf privatem Wege beschafft werden können. Bis dahin werden die Formulare von der Verwaltung hergestellt und gegen Erstattung der Selbstkosten abgegeben. Die Formulare sollen für die gesammte Staatseisenbahn-Verwaltung möglichst gleichlautend sein, weil die Handwerker und Lieferanten theilweise für mehrere Eisenbahn-Direktionsbezirke Arbeiten oder Lieferungen ausführen. Die Verwendung von verwaltungsseitig vorgeschriebenen Formularen zu den Rechnungen empfiehlt sich, weil auf denselben die zu den Rechnungen von den Dienststellen zu gebenden Bescheinigungen usw. vorgedruckt werden können. Diese müssen auf den gewöhnlichen Rechnungen der Handwerker nachgetragen werden, wodurch eine erhebliche Arbeitsvermehrung entsteht. Zur Verminderung der Rechnungsbeläge sollen auch die Handwerker- usw. Rechnungen nicht, wie bisher, nach den einzelnen Etatspositionen, sondern nur nach den einzelnen Jahresrechnungen, welche eine Anzahl Titel und Positionen umfassen, aufgestellt werden. Es ist in Aussicht genommen, das neue Verfahren auch auf die auf Grund schriftlicher Verträge für die Staatseisenbahn-Verwaltung ausgeführten Arbeiten und Lieferungen auszudehnen.

Schienenbrüche.

Ueber den bekannten Bochumer Prozess, welcher unseren Lesern durch die politischen Zeitungen genügend bekannt sein dürfte, veröffentlicht der „Reichs- und Staatsanzeiger“ folgende Auslassung:

Bei Gelegenheit des vor dem Königlichen Landgericht in Essen anhängig gewesenen Strafverfahrens gegen den Redakteur Fusangel ist seitens der Vertheidigung gegen den Bochumer Verein die Anschuldigung erhoben worden, sich bei der Lieferung von Schienen und anderem Eisenbahnmaterial grober und für den Eisenbahnbetrieb gefahrbringender Unregelmässigkeiten schuldig gemacht, namentlich fehlerhafte sogenannte „geflickte“ Schienen unter Anwendung nachgemachter Stempel fälschlich als probemässig gekennzeichnet und unter das von der Eisenbahnverwaltung abgenommene Material geschafft zu haben. In wie weit diese Anschuldigungen begründet sind, wird die gerichtliche Untersuchung ergeben. Dagegen erscheint es gegenüber der Beunruhigung, welche anlässlich der in jenem Strafverfahren stattgehabten gerichtlichen Verhandlungen weite Kreise der Bevölkerung in Bezug auf die Sicherheit des Eisen

bahnbetriebes ergriffen hat, sowie angesichts der Versuche, das von Deutschen Werken gelieferte Eisenbahnmaterial an Schienen, Achsen, Rädern usw. dem In- und Auslande gegenüber zu verdächtigen, geboten, auf Grund des zur Verfügung stehenden amtlichen Zahlenmaterials schon jetzt klar zu stellen, welche Erfahrungen bezüglich der Sicherheit des Betriebes bei der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung bisher mit den gelieferten Schienen gemacht sind. Nach den vorliegenden statistischen Aufzeichnungen sind:

im Jahre	bei einer Gesammtzahl der verlegten Schienen von rund	gegenüber der Zahl der überhaupt vorgekommenen Unfälle, Entgleisungen und Zusammenstösse von	Unfälle eingetreten, bei denen Schienenbrüche stattgefunden haben
1885/86	10 Millionen 400 000	400	5
1886/87	10 „ 600 000	409	—
1887/88	11 „ —	435	8
1888/89	11 „ 200 000	421	2
1889/90	11 „ 650 000	435	2
1890/91	etwa 12 Millionen	568	1

Die Zahl der Unfälle, bei welchen Schienenbrüche stattgefunden haben, ist hiernach im Verhältniss zu der Zahl der verlegt gewesenen Schienen eine ausserordentlich geringe. Dabei hat durch die stattgehabten behördlichen Untersuchungen keineswegs mit Sicherheit festgestellt werden können, dass die Schienenbrüche in allen Fällen die Ursache der betreffenden Unfälle gewesen und nicht etwa erst infolge derselben eingetreten sind. Ausserdem sind es bekanntlich weder ausschliesslich noch auch nur vorzugsweise Fehler der Walztechnik, welche durch das sogen. Flicken der Schienen unsichtbar gemacht werden sollen, sondern sonstige Ursachen mannigfachster Art, auf welche die vorkommenden Schienenbrüche zurückzuführen sind. Die Abnahme der von den Werken zu liefernden Schienen erfolgt bei der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung in der Regel durch besonders ausgewählte, technisch vorgebildete höhere Beamte. Die dabei zur Kennzeichnung des probemässig befundenen Materials gebrauchten stählernen Stempel werden ausschliesslich in den eigenen Werkstätten der Verwaltung oder durch besonders damit beauftragte Graveure angefertigt und den betreffenden Beamten bei jeder Entsendung zum Zwecke der Abnahme ausgehändigt. Allerdings haben bei den verwaltungsseitig angestellten Erhebungen einzelne Fälle — bis jetzt drei — festgestellt werden können, in denen die mit der Abnahme von Schienen betrauten Beamten, zum Theil schon vor Jahren, ohne Wissen der Verwaltungsbehörden bei der Benutzung unbrauchbar gewordene Stempel auf den Werken eigenmächtig selbst haben neu anfertigen oder ausbessern lassen. In einem solchen an und für sich nicht zu billigenden Verfahren dürften diese Beamten vielleicht um deshalb etwas Unzulässiges nicht gefunden haben, weil andere Eisenbahnverwaltungen, von einer anderen Auffassung ausgehend, kein Bedenken getragen haben, die für ihre Zwecke erforderlichen Stempel regelmässig auf den Werken herstellen zu lassen. Einzelne ausländische Verwaltungen haben sogar den Werken zugleich mit der Lieferung des Materials auch die Anfertigung der zu dessen Abnahme erforderlichen Stempel vertragsmässig übertragen. Sogen. „geflickte“ Schienen werden von der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung, wenn sie als solche erkannt sind, überhaupt niemals abgenommen. Dass derartige Schienen ungeachtet aller Vorsicht gelegentlich unbemerkt bleiben und auf solche Weise mit zur Abnahme gelangen können, ist immerhin möglich. Ob und in welchem Umfange dies bei dem Bochumer Gussstahlwerk etwa der Fall gewesen ist, dürfte die schwebende gerichtliche Untersuchung ergeben. Dagegen ist es völlig ausgeschlossen, dass etwaige Flickarbeiten bei Achsen und Radreifen unentdeckt bleiben, da diese letzteren vor ihrer Verwendung stets erst noch einer besonderen Zurichtung in den Werkstätten bedürfen. Inwieweit das Verfahren bei der Abnahme von Schienen und anderem Eisenbahnmaterial etwa künftig zur möglichsten Wahrung der Interessen der Eisenbahnverwaltung anderweitig geregelt werden kann, unterliegt gegenwärtig der näheren Erwägung.

In Bezug auf die Gesammtheit der Deutschen Eisenbahnen (ausschliesslich der Bayerischen) hat eine auf Grund der von den Verwaltungen monatlich eingereichten Unfallberichte im Reichs-Eisenbahnamte vorgenommene Prüfung zu einem gleich günstigen Ergebniss wie bei den Preussischen Bahnen geführt. Hiernach sind auf den Deutschen Eisenbahnen in den Jahren von 1885/86 bis 1890/91 im ganzen 23 Entgleisungen infolge von Schienenbrüchen vorgekommen, davon 18 auf Stationen und nur 5 auf freier Bahnstrecke, 16 in den Wintermonaten und 7 in den Sommermonaten. Bei diesen Entgleisungen sind Reisende weder getödtet noch verletzt worden.

Eine Entgleisung infolge Schienenbruchs entfällt auf:

Jahr	Entgleisungen überhaupt	Betriebsunfälle überhaupt	Kilometer Geleise
1885/86 . .	298	1 869	56 269
1886/87 . .	116	637	19 131
1887/88 . .	73	388	11 801
1888/89 . .	49	284	8 646
1889/90 . .	122	914	20 814
1890/91 . .	107	etwa 788	etwa 16 000

Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Inanspruchnahme der Schienen, abgesehen von ihrer stärkeren Belastung durch schwerere Lokomotiven und durch Wagen mit erhöhter Tragfähigkeit, schon infolge der Zunahme des Verkehrs — auf 1 km Betriebslänge wurden im Jahre 1889/90 durchschnittlich an Achskilometern 15 % mehr geleistet als im Jahre 1885/86 — beträchtlich gewachsen ist. Die Besorgnisse, welche in Bezug auf die Sicherheit des Betriebes auf den Deutschen Eisenbahnen aus den Verhandlungen des Bochumer Prozesses hier und da entstanden sind, erscheinen daher unbegründet.

Aus England.

Geplante Bahnverbindung zwischen London und dem Mittelenglischen Industriegebiet.

Zur Verbindung des Netzes der Manchester-Sheffield und Lincolnshirebahn mit dem in nördlicher Richtung von London vorgestreckten Aylesburyzweig der Metropolitanbahn ist von Sir Edward Watkin, dem Vorsitzenden beider Gesellschaften, in diesem Jahre eine umfangreiche Gesetzesvorlage eingebracht worden, welche zu umfassenden Vernehmungen der hierbei interessirten Kreise der Eisenbahn- wie Handelswelt und sonstiger Betheiligten Anlass gegeben hat, um hiernach die Gemeinnützigkeit des Unternehmens festzustellen, wie dies in England Brauch ist. Soeben ist nun von dem betreffenden Parlamentsausschuss bekannt gegeben worden, dass die Vorbedingungen der Vorlage nicht erfüllt seien. Somit ist dieselbe für dieses Jahr gefallen. Sir Edward ist indess nicht der Mann, von dem ganzen Plane der neuen Schienenverbindung abzustehen, und so ist für das nächste Jahr eine abermalige Vorlage mit Sicherheit zu erwarten. Bedeutet dieselbe doch den ersten Schritt zu dem Unternehmen einer durchgehenden Schienenverbindung von Mittelengland nach dem Kontinent und nach — Indien. In London würde der Verkehr von der Metropolitanbahn aufgenommen, dann über die Südostbahn, bei welcher der Genannte ebenfalls den Vorsitz führt, nach Dover und sodann unter dem Kanal hindurch nach Calais geleitet werden, mittelst eines Tunnels, der von Watkin, obwohl immer noch im „Versuchsstadium“, doch bereits in erheblicher Länge von Dover aus unter dem Meeresgrunde vorgetrieben ist. Die Französischen Bahnen würden die weitere Vermittelung des Verkehres bis an die Spanische Grenze, die Spanischen Bahnen bis an die Strasse von Gibraltar übernehmen, welche mit einer noch zu erbauenden Fähre gekreuzt würde. Die Erreichung Indiens auf dem Landwege wäre dann möglich mittelst einer langen, an der Nordküste Afrikas entlang zu führenden Bahnlinie.

Der diesjährige Misserfolg der Gesetzesvorlage, betreffend die Ausdehnung der Manchester-, Sheffield- und Lincolnshirebahn bis London, soll in erster Linie dem Generaldirektor der Nordbahn, Herrn Oakley, zuzuschreiben sein, welcher vor dem Parlamentsausschuss in besonders nachdrücklicher und beredter Weise auf die lange bestehenden Abmachungen zwischen den beiden Bahnen hinwies, welche seither der Watkin'schen Bahn grosse Vortheile gebracht haben unter Aufwendung bedeutender Opfer seitens der Nordbahn.

Diese Abmachungen, welche seit 30 Jahren in Kraft sind und noch fernere 20 Jahre bleiben sollten, haben Verfolgung gemeinschaftlicher Interessen im auswärtigen Verkehr zum Gegenstand, gewissermaassen als bildeten die Linien ein einziges Unternehmen. Demnach hat die eine Bahn die ihr übergebenen Güter stets mit der anderen weiter zu befördern, während in den inneren Angelegenheiten jede Linie selbstständig verfährt. Die kleinere Bahn erhält dafür, dass sie allen Verkehr nach London der Nordbahn in Retford überweist, von dieser einen Meilenzuschlag von 20 Miles = 32 km besonders vergütet. Auf diese Weise ist die in den Betriebs-Fahrplanbüchern als „Nordbahnroute“ bezeichnete direkte Verbindung von London mit Manchester usw. entstanden. Auf dieser Route ist auch ein vorzüglicher Personen-Eilzugverkehr nach dem Mittelenglischen Industriegebiet eingerichtet.

Abschaffung der II. Wagenklasse in England.

Die Manchester-, Sheffield- und Lincolnshirebahn hat am 1. April d. J. die II. Wagenklasse auf ihren Linien abgeschafft. Reisende anderer Bahnen, welche Durchgangskarten II. Klasse über die vorgenannte Bahn haben, müssen hier die III. Klasse benutzen. Die bestehenden Wagen II. Klasse werden in solche III. Klasse umgewandelt, die Fahrpreise der I. Klasse gleichzeitig auf den Betrag von 7,8 ₰ für 1 km verringert, wozu noch die Regierungssteuer gerechnet wird. Die hiernach sich ergebenden Ermässigungen betragen nach der „Railway Press“ beispielsweise:

von Sheffield nach Manchester: Ermässigung von 7,5 ℳ auf 5,6 ℳ;
von Sheffield nach Grimsby: Ermässigung von 12,25 ℳ auf 8,35 ℳ;
von Sheffield nach Gainsborough: Ermässigung von 7,25 ℳ auf 4,5 ℳ;
von Sheffield nach Retford: Ermässigung von 5,25 ℳ auf 3,1 ℳ;
von Sheffield nach Worksop: Ermässigung von 3.5 ℳ auf 2.16 ℳ;
von Sheffield nach Penistone: Ermässigung von 2,83 ℳ auf 1,75 ℳ.

Der Grund zu der obigen Maassnahme liegt in dem stetig abnehmenden Verkehr der oberen beiden Wagenklassen. Wie der Vorsitzende der Gesellschaft, Sir E. Watkin, angibt, hat die Bahn im Jahre 1871 noch 15,25 % Reisende I. Klasse gefahren, 1889 dagegen nur 5,25 %; in derselben Zeit hat sich die Zahl der Reisenden II. Klasse von 26 % auf 3,75 % vermindert, die der Reisenden III. Klasse dagegen von 58,50 % auf 89 % vermehrt. Im Jahre 1890 wurden auf der genannten Bahn insgesammt befördert:

5 928 Reisende I. Klasse mit einer Gesammteinnahme von 213 660 ℳ;
128 900 Reisende II. Klasse mit einer Gesammteinnahme von 133 140 ℳ;
6 466 011 Reisende III. Klasse mit einer Gesammteinnahme von 4 125 000 ℳ.

Hierzu kommen noch 180 000 ℳ Einnahmen aus dem Zeitkartenverkehre.

Es muss bemerkt werden, dass ein so gewaltiges Missverhältniss im Besuche der verschiedenen Wagenklassen, wie bei der Manchester-, Sheffield- und Lincolnshirebahn, welche mit ihrem Bahnnetz den grössten Theil des Mittelenglischen Fabrikgebietes überspannt, nicht zu finden ist, obwohl sich ein Fallen der Verkehrsziffern der oberen beiden Wagenklassen in England durchgängig feststellen lässt. Auch bei vielen derjenigen Bahnen, welche bisher die II. Klasse noch beibehalten haben, wird die Abschaffung derselben nur noch eine Frage der Zeit sein. Km.

Aus Belgien.

Einstellung des Güterverkehrs an Sonn- und Feiertagen.

Um den Eisenbahnbediensteten eine ausgedehntere Sonntagsruhe gewähren zu können, hat die Belgische Regierung folgende Verordnung erlassen:

Vom 20. Juli ab hat an Sonn- und Feiertagen jeder Güterverkehr zu unterbleiben, und es darf an diesen Tagen, abgesehen von leicht verderblichen Gegenständen, die mit Schnellzügen befördert werden, keine Waare zur Beförderung angenommen werden. Bis zum 20. Oktober sind diese Bestimmungen mit Vorsicht anzuwenden, um die Bevölkerung nach und nach daran zu gewöhnen und um keine Erregung hervorzurufen.

Abänderung der Bestimmungen über den Frachtvertrag.

Der s. Zt. von der Abgeordnetenkammer festgestelite Gesetzentwurf, betreffend Verbesserung des vom Frachtvertrage handelnden Titels des Handelsgesetzbuches, wurde im Senat in mehrfacher Beziehung abgeändert und musste demnach zur erneuten Verhandlung an das Abgeordnetenhaus zurückkehren. Letzteres setzte zur Vorberathung einen aus den Abgg. Jacobs, Hardy, Sainctelette, Bergerem, de Sadeleer, Meeus und Neujean bestehenden Ausschuss ein, dem zugleich die Aufgabe zufiel, bei dieser Berathung auch das internationale Berner Uebereinkommen über den Frachtvertrag entsprechend zu berücksichtigen. Der von dem Abg. de Sadeleer erstattete Bericht dieses Ausschusses ist nunmehr erschienen. Während es nach dem ursprünglichen Entwurf bei Entschädigungsansprüchen des Empfängers in Fällen von verborgenen Beschädigungen oder von Verlusten im Innern der beförderten Gegenstände erforderlich war, einerseits, dass spätestens in 7 Tagen nach erfolgter Abnahme die Klage angebracht wurde, andererseits, dass der Beweis dafür erbracht wurde, dass die Beschädigung oder der Verlust vor der Auslieferung erfolgt war, so genügt nach der neuen Feststellung ein dem Frachtführer in der obengenannten Frist zugestellter schriftlicher Entschädigungsanspruch; ausserdem soll die Untersuchung an Ort und Stelle nur ausnahmsweise stattfinden, wenn die Verwaltung Grund hat, Betrug zu vermuthen. Auf Grund der Nachwiegung des Waarengewichts darf keine Gebühr erhoben werden, wenn die Be- und Entladung seitens der Gewerbetreibenden stattfindet. Im Falle von Verlust oder Beschädigung von Gegenständen, die wegen ihres grossen Werthes nur unter gewissen Bedingungen zur Beförderung zugelassen werden, wird der Absender, wenn er die bestehenden Vorschriften beachtet hat, nach dem angegebenen Werthe entschädigt. In allen Fällen, in denen der Schaden einen der Verwaltung oder ihren Beamten zur Last fallenden Betrug oder ein derartiges Vergehen zur Veranlassung hat, werden die Schadenzinsen nach dem gemeinen Recht geregelt.

Die Staatsbahntarife.

Die Berufsgenossenschaft der Handlungsreisenden hatte sich an den Eisenbahnminister mit der Bitte um Ermässigung des Zeitkartentarifes gewendet, war aber abschläglich beschieden worden, weil diese Ermässigung einen Einnahmeausfall von 40 000 Frcs. für den Staat bedeuten würde und die Erzielung von Ersparnissen im Eisenbahnministerium auf der Tagesordnung steht. Der Minister hat aber die Absicht kundgegeben, die Fahrpreise I. und II. Klasse erheblich zu erhöhen und, wenn diese Erhöhung den gewünschten Erfolg hat, die Fracht gewisser Waaren zu ermässigen, die Wagen III. Klasse zu verbessern und vielleicht die Bittsteller in gewissem Maasse zufriedenzustellen.

Ostbelgische Eisenbahn.

Nach dem am 25. Mai d. J. der Hauptversammlung erstatteten Geschäftsbericht erhielt die Ostbelgische Gesellschaft aus der Abrechnung der zur Grossen Belgischen Centralbahn verschmolzenen Gesellschaften für 1890 einen Antheil von 2 086 572,55 Frcs. (vergl. Nr. 40 S. 398 d. Ztg.); hiervon gehen indessen 51 243,02 Frcs. Kostenantheil an den Gemeinschaftsbahnhöfen und Strecken der Antwerpen-Gladbacher Bahn ab. Den verbleibenden 2 035 329,53 Frcs. treten an Zinsen und Kursgewinn 8 380,64 Frcs., als Abschlagszahlung auf den Ostbelgischen Antheil an den vom Staate auf Grund des Vertrages vom 28. April 1884 zu zahlenden Entschädigungen 277 522,06 Frcs. und als Uebertrag aus dem Vorjahre 44,64 Frcs. hinzu, so dass sich ein Gesammtgewinn von 2 321 276,87 Frcs. ergibt. Hiervon beanspruchen die allgemeinen Unkosten 38 895,27 Frcs., Pacht für die Linie Löwen-Herenthals 263 527,60 Frcs., Tilgung der Schuldverschreibungen 296 000 Frcs., Zinsen und Prämien an die Schuldverschreibungen 1 109 103,75 Frcs. und Zinsen der gewährleisteten Antheilscheine 7 425 Frcs., so dass noch 606 325,25 Frcs. (gegen 503 294,64 Frcs. im Vorjahre) zur Verfügung der Stamm-Antheilscheine verbleiben. 603 900 Frcs. werden zur Vertheilung eines Gewinnes von 15 Frcs. an die Antheilscheine (3 % gegen 2½ % in 1889) verwendet und 2 425,25 Francs auf neue Rechnung vorgetragen.

Eisenbahn Termonde-Sankt-Nikolas.

Die Eisenbahn Termonde-Sankt-Nikolas erzielte im Jahre 1890 eine Betriebseinnahme von 214 970 Frcs. (gegen 205 382 Frcs. in 1889), der eine Ausgabe von 144 040 (135 644) Frcs. oder 67 (66,04) % der Einnahme gegenüberstand. Die Einnahmevermehrung ist grösstentheils durch Sendungen für den Bau der Nebenbahn Gent-Zele-Hamme, die Ausgabevermehrung ausschliesslich durch die höheren Kohlenpreise veranlasst. Dem verbleibenden Betriebsüberschuss von 70 929,92 Frcs. treten an Zinsen angelegter Kapitalien 3 320,68 Frcs., an verschiedenen Einnahmen 1 747,73 Frcs. und an Uebertrag aus dem Vorjahre 75,96 Frcs. hinzu, so dass sich ein Gesammtgewinn von 76 074,29 Frcs. ergibt. Hiervon beanspruchen die Verzinsung der Schuldverschreibungen 11 408,33 Frcs., Ertragssteuern und Grundzins 20 828,38 Frcs., Tilgungen und Abschreibungen 9 458 Frcs., Rücklagen 1 715,13 Frcs., endlich persönliche Gewinnantheile der Verwaltungs- und Aufsichtsräthe 2 607 Frcs.; es verbleiben also zur Verfügung der Antheilhaber 30,056.45 Frcs. Die am 15. Mai d. J. abgehaltene Hauptversammlung hat beschlossen, hiervon 30 000 Frcs. als Gewinn an die Antheilscheine zu vertheilen (je 3 Frcs. oder 1,2 %) und 56,45 Frcs. auf neue Rechnung vorzutragen.

Der Geschäftsbericht macht darauf aufmerksam, dass die im Bau befindliche Nebenbahn Gent-Zele-Hamme in vieler Beziehung als eine Wettbewerbslinie betrachtet werden könne; gleichwohl hat die Verwaltung für angemessen gehalten, deren Betrieb nicht zu übernehmen, weil die aus der öffentlichen Verdingung hervorgegangene Betriebskosten-Vergütung eine sehr niedrige ist und kaum 50 % erreicht.

Hasselt-Maeseycker Eisenbahn.

Die Hasselt-Maeseycker Bahn hatte 1890 eine Einnahme von 155 909 Frcs. (gegen 145 021 im Vorjahre), eine Ausgabe von

162 416 (162 401) Frcs. und demnach einen Fehlbetrag von 6 426 (17 380) Frcs.; letzterem treten an ausserordentlichen Ausgaben (Anlagekosten) 3 281 Frcs. und für Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen 97 490 Frcs. hinzu, so dass sich ein Gesammtfehlbetrag von 107 197 Frcs. ergibt. Nach dessen Bestreitung verbleibt von der 150 000 Frcs. betragenden staatlichen Zinsengewähr noch eine Summe von 42 803 Frcs., die sich durch den Uebertrag aus dem Vorjahre und durch Bankzinsen auf 44 850 Frcs. erhöht. Hiervon werden 1 817 Frcs. den Rücklagen zugeführt, je 20 Frcs. Gewinn an die Vorzugs-Antheilscheine und — wie in den Vorjahren — je 1 Frcs. an die Stamm-Antheilscheine vertheilt.

Die Zinsengewähr des Staates läuft bis zum 3. März 1923, die Schuldverschreibungen werden aber erst 1929 vollständig zurückgezahlt sein; die Gesellschaft hat daher ausser den vorgenannten Rücklagen, die jetzt eine Höhe von 21 090 Frcs. haben, die Ansammlung noch anderweiter Rücklagen beschlossen und ihnen in diesem Jahre 8500 Frcs. zugeführt, um nöthigenfalls die Tilgung der Schuldverschreibungen beschleunigen zu können.

Eecloo-Genter Eisenbahn.

Die Eecloo-Genter Eisenbahn, die zugleich die Eecloo-Brügger Bahn in Betrieb hat, erzielte 1890 auf der ganzen Linie Gent-Eecloo-Brügge eine Einnahme von 667 630 Frcs. (gegen 634 621 Frcs. im Vorjahre); die Betriebsausgaben beanspruchten 372 758 (359 871) Frcs., es verblieb also ein Ueberschuss von 294 872 (274 750) Frcs., von dem zunächst 100 000 (wie 1889) und dann nochmals 16 855 (11 774) Frcs. zu Gunsten der Eecloo-Brügger Bahn vorweg entnommen werden. Den der Eecloo-Genter Bahn verbleibenden 178 017 (162 976) Frcs. treten als Uebertrag aus dem Vorjahr 589 (349) Frcs. und an Bankzinsen 29 578 (29 027) Frcs. hinzu, so dass sich ein Gesammtgewinn von 208 184 (192 352) Frcs. ergibt, von dem nach Bestreitung der Lasten in Höhe von 83 002 (82 888) Frcs. noch 125 182 (109 464) Francs zur Verfügung der Antheilhaber stehen. Deren am 5. Mai abgehaltene Hauptversammlung hat beschlossen, 10 000 Francs zu Abschreibungen vom Werthe der Fahrbetriebsmittel zu verwenden, 40 000 Frcs. den Rücklagen für unvorhergesehene Fälle zuzuführen, 74 875 Frcs. als Gewinn an die Vorzugs-Antheilscheine (= 25 Frcs. wie im Vorjahre) zu vertheilen und 307 Frcs. auf neue Rechnung vorzutragen.

Eecloo-Brügger Eisenbahn.

Diese im Betriebe der Eecloo-Genter Bahn stehende Eisenbahn erzielte 1890 eine Einnahme von 233 709 Frcs. (10 161 Frcs. mehr als 1889), von der nach Bestreitung der Betriebsausgaben und der Verwaltungskosten ein Reinertrag von 105 217 Frcs. verblieb. Ausserdem waren noch 1 414 Frcs. Zinsen angelegter Kapitalien verfügbar, doch wurden dieselben wie früher den Beständen für unvorhergesehene Fälle zugeführt. Der Gewinn der Schuldverschreibungen beträgt 12,50 Frcs. gegen nur 12 Frcs. im Vorjahre.

Lüttich-Limburger Eisenbahn.

Eine am 30. Mai d. J. abgehaltene ausserordentliche Hauptversammlung der Lüttich-Limburger Eisenbahngesellschaft hat beschlossen, behufs Umwandlung oder Rückzahlung der noch im Umlauf befindlichen 29 097 Stück 5 % Schuldverschreibungen von 1864 41 892 Stück 3 %, über je 500 Frcs. lautender und von 1892—1955 zu tilgender Schuldverschreibungen auszugeben. Die älteren Schuldverschreibungen sind zur Rückzahlung zu 625 Frcs. zum 1. Juli gekündigt, während die neuen Schuldverschreibungen zum Preise von 457,50 Frcs., mit Zinsscheinen vom 1. Juli ab versehen, ausgegeben werden. Die Inhaber der älteren Schuldverschreibungen geniessen ein Vorzugsrecht in der Weise, dass sie für je zwei ältere Schuldverschreibungen drei neue zum Ausgabepreise zeichnen können. Die Zeichnung wird am 8. und 9. Juli eröffnet und das Umtauschrecht kann vom 27. Juni bis zum 11. Juli ausgeübt werden, und zwar in Brüssel bei der Banque de Paris et des Pays-Bas sowie bei dem Bankhaus Frank-Model et Cie., in Lüttich bei G. Oury & Cie. und in Basel bei der Handelsbank.

Aus Frankreich.

Das internationale Eisenbahn-Frachtrecht.

Am 4. Juni d. J. hat die Kammer nach dem Bericht des Abg. Boudenoot das in Bern unterzeichnete Uebereinkommen, betreffend das internationale Eisenbahn-Frachtrecht, angenommen.

Eisenbahnbauplan für 1892.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat dem Ministerrath den Plan der im Jahre 1892 vorzunehmenden Neubauten, zu deren Ausführung 160 Millionen Francs vorgesehen sind, vorgelegt. Dieser Plan umfasst 622 km, von denen 274 km auf die Südbahn, 237 km auf die Westbahn, 66 km auf die Mittelmeerbahn und 45 km auf die Orléansbahn entfallen; trotz der im Gebiete des Südbahnnetzes herrschenden Reblausseuche wird dort die Hauptthätigkeit entfaltet werden, während für das Nord- und Ostbahnnetz keine Neubauten in Aussicht genommen sind.

Von der Südbahn sollen die Linien Carmaux-Rodez (66 km), Belvèze-Bram (14 km), Pamiers-Belvèze (47 km), Estagel-Rivesaltes (16 km), Saint-Girons-Foix (46 km), Mende-la Bastide (44 km) und Dax-Saint-Sever (41 km); von der Westbahn die Linien Châteaubriand-Ploërmel (88 km), La Brohinière-Dinan-Dinard (36 km) und Dieppe-Le Havre (113 km); von der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn die Linien Albertville-Annecy (44 km) und Cluses-Chamonix (22 km); endlich von der Orléansbahn die Linien Nontron-Sarlat (24 km) und Hautefort-Condad (21 km) gebaut werden.

Gemeinnützigkeitserklärungen.

Für gemeinnützig sind erklärt worden:

1. Die in den Departements Somme und Seine-Inférieure gelegene schmalspurige Lokalbahn Beaucamps-le-Vieux-Vieux-Rouen (11 km); die Linie ist der Allgemeinen Gesellschaft für wirthschaftliche Eisenbahnen konzessionirt. Das für die 5 % Zinsengewähr zu berücksichtigende Kapital ist auf 64 000 Frcs. für 1 km festgesetzt, jedoch darf die dem Staatsschatz hieraus erwachsende jährliche Last nicht mehr als 300 000 Frcs. betragen, ferner ist der auf dem Anleihewege zu beschaffende Kapitalbetrag auf $^4/_5$ des Anlagekapitals beschränkt;

2. die im Oisedepartement gelegenen, mit Meterspur zu bauenden Lokalbahnen Milly-Formerie und Noyon-Guiscard nebst Abzweigung nach Lassigny (zusammen 59 515 km); die Konzession ist der Nordbahn im Verein mit Alfred Lambert ertheilt und das gewährleistete Anlagekapital auf 65 000 Frcs. für 1 km festgesetzt, doch darf die bis einschl. 1950 mögliche Belastung des Staatsschatzes 83 321 Frcs. jährlich nicht übersteigen;

3. die im Loiredepartement gelegene Lokalbahn Fleurs-la Panissière (Einschienenbahn, vergl. Nr. 28 S. 278 d. Ztg.);

4. die Verbindungsbahn von dem neuen Avionschacht der Liévin-Gesellschaft nach deren Ladegleis in Lens;

5. die Eisenbahn Salon-Lambesc-la Calade, die der Paris-Lyon-Mittelmeerbahngesellschaft zugleich endgültig konzessionirt wurde;

6. die Gemeinnützigkeit der im Departement Savoyen mit Meterspur zu bauenden Zahnradbahn von Aix-les-Bains nach der Höhe des Revard ist von der Kammer anfangs Juni genehmigt worden. Diese den Herren Dupont-Buèche, David Annevelle, Tromhet und Petit konzessionirte Lokalbahn geht in einer Höhe von 271 m aus und steigt bis zu einer Höhe von 1 512 m an; die Anlagekosten einschl. Fahrbetriebsmittel sind auf 1 200 000 Frcs. veranschlagt. Eine unmittelbare Staatsbeihilfe wird den Konzessionsinhabern nicht gewährt; dagegen enthält der am 14. Oktober 1890 abgeschlossene Konzessionsvertrag die ganz aussergewöhnliche Bestimmung, dass das Departement auf dem Gebiete der Gemeinden Aix-les-Bains, Mouxy, Pugny-Chatenod, Trévignin, Montcel und les Déserts keine Konzession für eine ähnliche Linie, die mit der genannten Bahn in Wettbewerb treten könnte, ertheilen darf.

Konzessionsübertragung.

Die Uebertragung der Konzession für die im Departement Bouches-du-Rhône gelegene Lokalbahn Miramas-Port-de-Bouc seitens der bisherigen Konzessionsinhaber Digeon und Delamarre an die Herren G. Montefiore, Silhol und Picard, Mitglieder des Verwaltungsrathes der „Eisenbahngesellschaft Miramas-Port-de-Bouc", ist genehmigt worden.

Die Bewegung unter den Bediensteten der Verkehrsgewerbe.

Gegenwärtig macht sich in Frankreich unter den Bediensteten der Verkehrsgewerbe eine eigenthümliche Unruhe und Bewegung bemerkbar. Kaum ist der Ausstand der Strassenbahnbediensteten beendet (vergl. Nr. 49 S. 491 d. Ztg.) und schon sind die Strassenbahn- und Omnibusbediensteten in Marseille und Bordeaux ausständig geworden, während sie in Lyon grosse Lust zeigen, das Vorbild ihrer Genossen nachzuahmen. In Bordeaux hat der Ausstand sogar zu schlimmen Ausschreitungen geführt, indem die der Sache der Bediensteten beigetretene Volksmenge die Wartehallen der Strassenbahn anzündete und sogar nicht davor zurückschreckte, die Truppen verschiedentlich mit Steinen zu bewerfen.

Indessen vermag eine Einstellung des Strassenbahnbetriebes bei weitem nicht so tiefgreifende Störungen des wirthschaftlichen Lebens hervorzubringen als ein Ausstand der Eisenbahnbediensteten; die Eisenbahngesellschaften haben denn auch, um einer solchen Möglichkeit vorzubeugen, die Lebenslage ihrer Angestellten auf vielfache Weise zu verbessern gesucht, einerseits durch bessere Alters-, Wittwen- und Waisenversorgung (vgl. Nordbahn in Nr. 49 S. 496 fg. Jahrg. 1890 und Orléansbahn in Nr. 8 S. 78 d. Ztg.), andererseits durch günstigere

Anstellungsbedingungen (vergl. Nr. 25 S. 246) oder durch Familienunterstützungen (vergl. Nr. 29 S. 287). Auch auf dem Wege der Verordnung oder Gesetzgebung hat die Regierung die Eisenbahnbediensteten zu schützen gesucht, sei es durch Beschränkung der Dienstzeit für besonders angestrengte Beamtengruppen (vergl. Nr. 38 S. 378) oder durch Beschränkung der Frachtgutannahme an Sonn- und Feiertagen (vergl. Nr. 43 S. 425) und namentlich durch das Gesetz vom 27. Dezember 1890 über den Dienstmiethevertrag, welches die Satzungen der Ruhegehalts- und Unterstützungskasse aller Eisenbahngesellschaften der ministeriellen Genehmigung unterwirft. In Ausführung dieses Gesetzes hat der Minister der öffentlichen Arbeiten durch Rundschreiben vom 5. Juni die Präfekten ersucht, von den in ihren Departements gelegenen Lokalbahnen die Satzungen der Ruhegehalts- und Unterstützungskassen nach dem Stande vom 1. Januar d. J. nebst etwaigen Erläuterungen und Vorschlägen einzufordern und ihm diese Urkunden, begleitet von einem Bericht der Aufsichtsingenieure sowie dem Gutachten des Präfekten einzureichen. An die grossen Gesellschaften ist eine entsprechende Aufforderung schon früher ergangen.

Die von der Berufsgenossenschaft (chambre syndicale) der Eisenbahnarbeiter und Beamten in Tours gefassten Beschlüsse, die jüngst als Bittschrift dem Kammerpräsidenten überreicht wurden, gehen aber in der Auffassung der Arbeiterrechte viel weiter und finden auch seitens einzelner Abgeordneten Unterstützung. So verlangten kürzlich die Abgeordneten Lagrange und Mesureur in dem bezüglichen Kammerausschuss, dass das Gesetz vom 9. und 14. September 1848, betreffend den zwölfstündigen Arbeitstag, auf alle Arbeiter und Beamten der Eisenbahnen und Verkehrsgewerbe angewendet werden solle. Der Minister der öffentlichen Arbeiten wendete dagegen ein, dass ihm das Gesetz bezüglich der Eisenbahnen unnütz erscheine und dass für eine Ausdehnung des Gesetzes von 1848 über die Festsetzung der gesetzlichen Arbeitsdauer kein Bedürfniss vorliege. Sein auf die Verordnung von 1846 und die Sicherheit der Reisenden sich gründender Erlass, betreffend Beschränkung der Dienstzeit für Lokomotivführer und Heizer auf 12 Stunden, beweise, dass im Eisenbahnwesen durch Verordnungen das Nothwendige und Erreichbare zu erzielen sei; ein Gesetz dagegen sei unnütz. Gleichwohl ist der Antrag auf Festsetzung des zwölfstündigen Arbeitstages für die Beamten und Arbeiter aller Verkehrsunternehmungen, die vom Staate, den Departements und den Gemeinden konzessionirt werden, mit 406 gegen 3 Stimmen angenommen worden.

Um der Bewegung unter den Staatsbahnbediensteten den Boden zu entziehen, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten dem Präsidenten der Republik einen Erlass zur Unterzeichnung unterbreitet, auf Grund dessen die nicht angestellten Arbeiter der Staatsbahnverwaltung, die der Vortheile der durch Erlass vom 13. Januar 1883 geschaffenen Ruhegehaltskasse nicht theilhaftig werden, auf ihr Gesuch angestellt werden können, wenn sie die durch den Verwaltungsrath festgesetzten Altersbedingungen erfüllen und eine Probedienstzeit von wenigstens drei Jahren geleistet haben.

Gewaltige Aufregung verursachte ein Ereigniss, das unter gewöhnlichen Verhältnissen kaum Erwähnung gefunden hätte; nämlich die Entlassung einer Anzahl Arbeiter, die der Berufsgenossenschaft der Eisenbahnarbeiter angehören, seitens der Orléansbahn. Die Berufsgenossenschaft erblickte hierin eine Maassregelung ihrer Mitglieder wegen deren Verhalten auf der Versammlung in Tours (ob mit Recht oder Unrecht lässt sich kaum feststellen) und drohte mit einem allgemeinen Ausstande, wenn die Entlassenen nicht wieder angestellt werden sollten. Sie führte indessen ihre Drohung nicht aus, sondern begnügte sich vorläufig mit einer Beschwerde an den Minister der öffentlichen Arbeiten, zog sich aber von diesem eine empfindliche Abweisung zu. Bei einem am 14. Juni stattgehabten Aufenthalt in Tours erklärte nämlich der Minister, als er von dem Präsidenten der Berufsgenossenschaft von neuem in der Sache angegangen wurde, etwa Folgendes: „Die Regierung ist durchaus entschlossen, dem Gesetz über die Berufsgenossenschaften (syndicats) Achtung zu verschaffen, aber die zur Genossenschaft vereinigten Arbeiter dürfen ein Schutzgesetz nicht missbrauchen. Wohin soll es denn führen, wenn ein Bürger seine Köchin nicht mehr entlassen könnte, weil sie einer Berufsgenossenschaft angehört? Unter solchen Umständen würde es mit den Berufsgenossenschaften bald vorbei sein; das beste Mittel für die Arbeiter, ihre Genossenschaften zu bewahren, besteht darin, sie ernstlich nutzbar zu machen, nicht aber sie zu missbrauchen. Die Orléansbahn hat Arbeiter entlassen, weil sie ihnen keine Arbeit mehr zu geben hatte. Kann die Regierung nun wirklich dazwischen treten und wissen, ob der Arbeitsmangel wahr ist oder nicht; das ist nicht ihre Aufgabe. Im gegenwärtigen Falle hat übrigens die Gesellschaft ihre Pflicht gethan; denn mehrere der entlassenen Arbeiter sind wieder angenommen und in verschiedenen Dienstzweigen untergebracht. So oft die Arbeiter wirklich begründete Beschwerden haben, will ich mich ihnen nützlich machen, die Regierung kann aber von der Fähigkeit, bei den Gesellschaften zu Gunsten ihrer Beamten einzutreten, nur dann Gebrauch machen, wenn die Gründe auch stichhaltig sind. Gab das Gesetz über die Berufsgenossenschaften Rechte, so konnte es doch nicht das ertheilen, die öffentlichen Dienstzweige in Unordnung zu bringen und die Unbotmässigkeit grosszuziehen. Wenn die Genossenschafter etwa Missbräuche begehen oder ihre Kameraden in der Arbeit stören sollten, nun so würden sich die Berufsgenossenschaften leider ihr Urtheil selbst gesprochen haben und bald nicht mehr sein.

Entscheidungen des Reichsgerichts.

v. O. **Schadensersatzpflicht des Eisenbahnunternehmers. Scheuen von Pferden.** Aus den Entscheidungsgründen: „Das Berufungsgericht war gegenüber dem § 25 des Preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 nicht verpflichtet, diejenigen Maassregeln, welche nach seiner Ansicht zur Verhütung des Schadens von dem Beklagten getroffen werden konnten, speziell anzugeben. Dass das Gericht den Begriff eines ‚unabwendbaren äusseren Zufalles' verkannt und sich mit den in dem Urtheile des Reichsgerichts vom 23. März 1888 (Entsch. in Civils. Bd. XXI S. 13) ausgesprochenen Grundsätzen in Widerspruch gesetzt habe, behauptet die Revision ohne Grund. Jenes Urtheil nimmt höhere Gewalt und unabwendbaren äusseren Zufall dann als vorliegend an, wenn es auch bei den zweckmässigsten Einrichtungen nicht möglich war, den Eintritt des in Frage stehenden zufälligen Ereignisses oder dessen Folgen abzuwenden und es weist die Revision des mit seiner Entschädigungsklage aus § 1 des Haftpflichtgesetzes Abgewiesenen deshalb ab, weil der Berufungsrichter in unanfechtbarer Weise festgestellt hatte, „es sei dem Beklagten unter den gegebenen Verhältnissen nicht möglich gewesen, durch besondere Vorkehrungen den Unfall abzuwenden, der darin seinen Grund habe, dass das Kind von der Seite herkommend und zwar hinter den Pferden unter den Wagen gerathen sei." Gerade umgekehrt ist im vorliegenden Falle vom Vorderrichter festgestellt, dass Beklagter bei seinem Betriebe auf das Scheuen von Pferden als etwas Regelmässiges gefasst sein musste und dass die Möglichkeit, das Gelangen der scheu gewordenen Pferde auf das Bahngeleise durch entsprechende Vorkehrungen zu verhüten, als ausgeschlossen nicht angesehen werden könne. In derartigen Fällen hat das Reichsgericht bereits wiederholt die Verneinung einer „höheren Gewalt" gebilligt. Vgl. z. B. Erk. v. 1. Oktober 1881, J.-M.-Bl. 1882 S. 303, vom 5. Januar 1887. III. 258/87, vom 7. Juli 1890 und 8. Dezember 1890. (Erk. des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 23. Februar 1891 in S. Eisenbahnfiskus/v. G.; Jur. Wochenschr. 1891.)

Personalnachrichten.

Preussische Staatsbahnen.

Der Regierungs- und Baurath Meissner in Köln ist der Eisenbahndirektion (rechtsrh.) daselbst behufs Wahrnehmung der Geschäfte eines Direktionsmitgliedes überwiesen worden.

Verliehen ist:

dem Regierungsrath Vogelgesang in Köln die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion (rechtsrh.) daselbst,

den Regierungs- und Bauräthen: Blanck in Köln die Stelle des Direktors des Betriebsamts (linksrh.) daselbst, Haarbeck in Essen — unter Belassung in den derzeitigen Funktionen beim Betriebsamt daselbst — die Stelle eines Direktionsmitgliedes im Bezirk der Eisenbahndirektion Köln (rechtsrh.), Haassengier in Berlin die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion daselbst, Schmidt in Neuwied die Stelle des Direktors des Betriebsamts daselbst, Schreinert in Erfurt die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion daselbst, Semler in Köln die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion (linksrh.) daselbst,

den Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren: Dorner in Köln die Stelle des Vorstandes des betriebstechnischen Büreaus der Eisenbahndirektion (rechtsrh.) daselbst, Herr in Köln die Stelle des Vorstandes des betriebstechnischen Büreaus der Eisenbahndirektion (linksrh.) daselbst, Hinrichs in Erfurt die Stelle des Vorstandes des betriebstechnischen Büreaus der Eisenbahndirektion daselbst, Köhne in Berlin die Stelle des Vorstandes des betriebstechnischen Büreaus der Eisenbahndirektion in Berlin;

dem Eisenbahn-Bauinspektor Gilles in Berlin die Stelle eines Eisenbahn-Baubeamten im technischen Eisenbahnbüreau des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten;

den Eisenbahn-Verkehrsinspektoren: Bohle in Aachen die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamt daselbst, Neumann in Berlin die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamt (Berlin-Sommerfeld) in Berlin;

den Regierungsassessoren: Binzer in Oppeln die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamt daselbst, Féaux de Lacroix in Nordhausen die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters daselbst, Fritsch in Berlin die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamt in Erfurt — unter Belassung in der gegenwärtigen Beschäftigung in den Eisenbahnabtheilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten —, Dr. Leese in Berlin die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamt (Direktionsbezirk Erfurt) in Berlin, Lentze in Hamburg die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamt daselbst, Röhr in Düsseldorf die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamt (rechtsrh.) daselbst, Dr. Scheringer in Bromberg die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamt daselbst, unter Belassung in der gegenwärtigen Beschäftigung bei der Eisenbahndirektion in Bromberg, Schuch in Köln-Deutz die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamt daselbst, Dr. Wesener in Köln die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamt (linksrh.) daselbst, Zipfel in Hagen die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamt daselbst.

Ernannt sind:

zu Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren:

die Regierung-Baumeister Bauer in Meseritz unter Verleihung der Stelle des Vorstehers der Bauinspektion daselbst, Brennecke in Saarbrücken unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamt daselbst, Büchting in Heide unter Verleihung der Stelle des Vorstehers der Bauinspektion daselbst, Eggers in Bernburg unter Verleihung der Stelle eines Bau- und Betriebsinspektors im Bezirk der Eisenbahndirektion Magdeburg, Everken in Hannover unter Verleihung der Stelle eines Bau- und Betriebsinspektors im Bezirk der Eisenbahndirektion Hannover, Fahrenhorst in Leipzig unter Verleihung der Stelle des Vorstehers der zu dem Betriebsamt Weissenfels gehörigen Bauinspektion in Leipzig, Goldbeck in Glückstadt unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamt daselbst, Grosheim in Magdeburg unter Verleihung der Stelle eines Bau- und Betriebsinspektors im Bezirk der Eisenbahndirektion Magdeburg, Heeser in Marienburg unter Verleihung der Stelle eines Bau- und Betriebsinspektors im Bezirk der Eisenbahndirektion Bromberg, Helberg in Königsberg i. Pr. unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamt daselbst, Löbbecke in Essen unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamt daselbst, Massmann in Lobenstein unter Verleihung der Stelle eines Bau- und Betriebsinspektors im Bezirk der Eisenbahndirektion Erfurt, Meyer in Harburg unter Verleihung der Stelle eines Bau- und Betriebsinspektors im Bezirk der Eisenbahndirektion Hannover, Rübsamen in Frankfurt a. M. unter Verleihung der Stelle eines Bau- und Betriebsinspektors im betriebstechnischen Büreau der Eisenbahndirektion in Frankfurt a. M., Rügenberg zu Schloss Bieberstein unter Verleihung der Stelle eines Bau- und Betriebsinspektors im Bezirk der Eisenbahndirektion Frankfurt a. M., Rüssmann in Osnabrück unter Verleihung der Stelle des Vorstehers der zu dem Betriebsamt Hannover (Hannover-Rheine) gehörigen Bauinspektion in Osnabrück, Schlonski in Thorn unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamt daselbst, Schwedler in Berlin unter Verleihung der Stelle des Vorstehers der zu dem Betriebsamt Cottbus gehörigen Bauinspektion in Berlin, Sommerkorn in Oppeln unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamt daselbst, Wegner in Berlin unter Verleihung der Stelle eines Bau- und Betriebsinspektors im betriebstechnischen Büreau der Eisenbahndirektion in Berlin, sowie der Ingenieur Luniatschek in Breslau unter Verleihung der Stelle eines Bau- und Betriebsinspektors im betriebstechnischen Büreau der Eisenbahndirektion in Breslau;

zu Eisenbahn-Bauinspektoren: die Regierungs-Baumeister: Daunert in Neisse unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamte daselbst, Eckardt in Elberfeld unter Verleihung der Stelle eines Bauinspektors bei der Hauptwerkstätte daselbst, Gutte in Bromberg unter Verleihung der Stelle eines Bauinspektors im maschinentechnischen Büreau der Eisenbahndirektion in Bromberg, Hoffmann in Bremen unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamte daselbst, Krause (Paul) in Breslau unter Verleihung der Stelle eines Bauinspektors im maschinentechnischen Büreau der Eisenbahndirektion in Breslau, Meinhardt in Berlin unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamte (Stadt- und Ringbahn) in Berlin, Patrunky in Berlin unter Verleihung der Stelle eines Bauinspektors bei der Hauptwerkstätte (Direktionsbezirk Berlin) in Berlin, Riemer in Magdeburg unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamte (Magdeburg - Halberstadt) daselbst, Wehner in Altena unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamte daselbst;

zu Eisenbahn-Maschineninspektoren: die Maschinenmeister Melcher in Breslau unter Verleihung der Stelle eines Maschineninspektors bei der Hauptwerkstätte in Breslau (Freiburg), Pulzner in Saarbrücken unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamte daselbst.

Versetzt sind:

der Regierungs- und Baurath Loycke, bisher in Stralsund, als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt in Dessau,

die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren: von den Berken, bisher in Lennep, als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt (Berlin-Sommerfeld) in Berlin und Herold, bisher in Norden, als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt in Stralsund.

Pensionirt sind:

Baurath Stösger, ständiger Hilfsarbeiter bei dem Betriebsamt (Berlin-Stettin) in Stettin und Ingenieur Schnitger in Berlin.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Anderweite Benennung der Station Billerbeck. Die Station Billerbeck an der Strecke Stendal-Uelzen erhält vom 1. August d. J. ab die Bezeichnung

„Schnega".

Magdeburg, den 29. Juni 1891. (1307)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen.

1. Oesterreichische Nordwestbahn. Wegen Dammabrutschungen in der Strecke Leitmeritz - Calositz-Czernosek anlässlich Wolkenbruches, ist der Güterzugsverkehr eingestellt worden; voraussichtliche Dauer der Einstellung 4 Tage.

2. Lokalbahn Gross - Priesen-Wernstadt-Auscha. Wegen infolge Wolkenbruches entstandener Dammrutschungen musste der Gesammtverkehr auf diesen Linien eingestellt werden. Dauer der Unterbrechung etwa 4 Tage.

Wien, am 4. Juli 1891. (1308)

3. Güterverkehr.

Grossherzoglich Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn. Zum diesseitigen Lokalgütertarif vom 1. Juli 1890 ist der Nachtrag 3 vom 1. Juli d. J. herausgegeben. Derselbe enthält Ergänzungen bezw. Aenderungen der besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement, der besonderen Tarifvorschriften, der besonderen Bestimmungen zum Nebengebührentarife, der Uebertührungsgebühr und der Bestimmungen für Ladestellen, Bestimmungen für die Ausnahmetarife 2 und 3, sowie die Ausdehnung des Ausnahmetarifs 4 für Staubkalk etc. zum Düngen auf den Artikel Düngergyps im Versande von Lübtheen.

Der Nachtrag ist durch die Güterexpeditionen zu beziehen.

Schwerin, den 1. Juli 1891. (1309)
Grossherzogliche Generaldirektion.

Saarbrücken - Main - Neckarbahnverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. werden die Artikel Metalle, Metall- und Holzwaaren in den Ausnahmetarif Nr. 3 (bestimmte Stückgüter) aufgenommen, und treten zu dem Zeitpunkte die Bestimmungen und Sätze des Ausnahmetarifs Nr. 4 ausser Kraft.

Köln, den 30. Juni 1891. (1310)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Saarbrücken - Pfälzischer Verkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. werden die Artikel Metalle, Metall- und Holzwaaren in den Ausnahmetarif Nr. 2 (bestimmte Stückgüter) aufgenommen und treten zu demselben Zeitpunkte die Bestimmungen und Sätze des Ausnahmetarifs Nr. 3 ausser Kraft.

Köln, den 30. Juni 1891. (1311)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Bayerisch-Sächsischer Viehverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J. kommen für die Stationen Oberkotzau und Schwarzenbach a. S. Frachtsätze für die Beförderung von Gross- und Kleinvieh zur Einführung, welche bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren sind.

Dresden, am 29. Juni 1891. (1312)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. ist der 1. Nachtrag zum Badisch-Württembergischen Gütertarif ausgegeben worden. Durch denselben sind die Artikel Metalle, Metallwaaren und Holzwaaren in das Artikelverzeichniss des Ausnahmetarifs Nr. 2 aufgenommen worden. Exemplare des Nachtrags können durch unsere Dienststellen sowie von dem Gütertarifbüreau bezogen werden.

Karlsruhe, den 2. Juli 1891. (1313)
Generaldirektion.

Norddeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. Infolge Schliessung der Station Stolberg-Velau für den öffentlichen Güter- und Vieh- etc. Verkehr und der Station Stolberg A. J. für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Viehverkehr ab 1. August l. J. werden die im Theil II Heft 1 (erste Abtheilung) der Norddeutsch-Schweizerischen Gütertarife enthaltenen Frachtsätze für diese Stationen mit dem genannten Zeitpunkte hinfällig.

Karlsruhe, den 1. Juli 1891. (1314)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Gr. Bad. Staatseisenbahnen.

Frankfurt-Hessischer Wechselverkehr, Lokalverkehr der Main-Neckar- und der Hessischen Ludwigsbahn. Soweit in den Gütertarifen für vorbezeichnete Verkehre für die Beförderung von Petroleum und Naphta von und nach den Bahnhöfen in Frankfurt a/M. und Sachsenhausen sowie in Kastel besondere Ausnahmetarife bestehen, werden dieselben mit Wirkung vom 15. August d. J. ab auf den Verkehr von Frankfurt a/M. bezw. Sachsenhausen und Kastel beschränkt und sonach für den Verkehr nach diesen Stationen aufgehoben. Ueber die an deren Stelle tretenden anderweitigen Frachtsätze geben die genannten Stationen sowie das diesseitige Verkehrsbüreau nähere Auskunft.

Frankfurt a/M., den 1. Juli 1891. (1315)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Einführung direkter Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der Bayerischen Lokalbahnen Forchheim-Ebermannstadt und Neumarkt i. d. O.-Beilngries. Für den Verkehr mit den Stationen Pinzberg, Gosberg, Pretzfeld und Ebermannstadt der Bayerischen Staats-Lokalbahn Forchheim-Ebermannstadt und der Station Pollanten der Bayerischen Staats-Lokalbahn Neumarkt i. d. O.-Beilngries gelangen mit sofortiger Gültigkeit direkte Frachtsätze im Magdeburg-Bayerischen Güterverkehr zur Einführung, über welche nähere Auskunft durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion ertheilt wird.

Magdeburg, den 1. Juli 1891. (1316)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Am 1. August d. J. kommt, unter Aufhebung des Theils II a vom 1. Dezember 1885, ein neuer Theil II a (Deutsche Schnittsätze nach und von den Deutsch-Französischen Grenzpunkten) des Deutsch-Französischen Gütertarifs zur Einführung.

Durch Einführung des neuen Tarifs scheiden einige Deutsche Stationen aus dem Verbandsverkehr; für diese Relationen und, insoweit Frachterhöhungen eintreten, bleibt der bisherige Theil II a noch bis Ende August in Kraft. Der Tarif kann durch die Verbandsverwaltungen und durch unsere Drucksachen-Kontrole zum Preise von 5 ℳ bezogen werden. Weitere Auskunft ertheilen die Verbands-Verwaltungen.

Strassburg, den 30. Juni 1891. (1317)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Thüringisch-Bayerischer Güterverkehr. Mit sofortiger Wirksamkeit wird die Station Kirchseeon der Bayerischen Staatsbahn in den Ausnahmetarif 2 für Europäisches Stammholz mit nachstehenden Frachtsätzen einbezogen:

Nach und von Kirchseeon	für 100 kg ℳ
Delitzsch	1,60
Erfurt	1,50
Nordhausen	1,74
Weimar Preuss. Staatsbahn und Weimar-Geraer Bahn . .	1,47

Erfurt, den 3. Juli 1891. (1318)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Verkehr. Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Pollanten der Bayerischen Staats-Lokalbahn Neumarkt i. d. O.-Beilngries in den Gütertarif und in den Ausnahmetarif für Holz, und die Stationen Ebermannstadt, Gosberg, Pinzberg und Pretzfeld der Lokalbahn Forchheim-Ebermannstadt in den letzteren Tarif aufgenommen.

Das Nähere ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Köln, den 3. Juli 1891. (1319)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Güterverkehr. Vom 6. Juli d. J. ab wird für Schwefelkies in Ladungen von 10 000 kg von Grevenbrück nach Uden ein Ausnahme-Frachtsatz von 0,43 ℳ für 100 kg berechnet.

Elberfeld, den 4. Juli 1891. (1320)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Kohlenverkehr von Pfälzischen Stationen nach Stationen des Direktionsbezirks Köln (linksrh.). Zum Saarkohlentarif Nr. 2 tritt am 10. Juli d. J. ein Nachtrag (I) in Kraft, enthaltend Frachtsätze von den Pfälzischen Grubenstationen nach Stationen der Strecke Langenlonsheim-Simmern und der Station Quint sowie Berichtigungen.

Derselbe wird an die Besitzer des Haupttarifs unentgeltlich abgegeben.

Köln, den 2. Juli 1891. (1321)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

In den nachstehenden direkten Gütertarifen kommen vom 1. Juli l. J. ab für Metall- und Holzwaaren-Stückgüter, wie solche unter Abth. b des Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter aufgeführt sind, die für Abth. a des gleichen Ausnahmetarifs (landwirthschaftliche Artikel) bestehenden Frachtsätze zur Anwendung.

Im Badisch-Bayerischen und Württembergisch-Bayerischen Verkehre ist vorerst bis zur Ausgabe von Nachträgen das Artikelverzeichniss des Bayerischen Lokaltarifs anzuwenden.

Insoweit bis jetzt in den nachgenannten Tarifen besondere Frachtsätze für die fraglichen Stückgüter im Verkehr zwischen einzelnen Stationen bestanden haben, treten dieselben am 30. Juni l. J. ausser Kraft:

1. Badisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1891.
2. Main-Neckarbahn-Bayerischer Gütertarif (Süddeutsches Tarifheft Nr. 5) vom 1. Januar 1891,
3. Pfälzisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891,
4. Saarbrücken-Bayerischer Gütertarif (Süddeutsches Tarifheft Nr. 3) vom 1. Januar 1891,
5. Württembergisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. April 1891.

München, den 29. Juni 1891. (1322)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Mit sofortiger Wirksamkeit gelangen die nachstehenden Mehl-Ausnahmefrachtsätze an Stelle der seitherigen höheren Sätze zur Einführung:

Von und nach Breslau Freib. Bhf.	Mehlfrachtsätze für 100 kg ℳ
Deggendorf	2,71
Regen	2,88
Zwiesel	2,93

München, den 24. Juni 1891. (1323)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Ungarisch-Oesterreichisch-Deutscher Holzverkehr. Der am 1. August 1891 in Kraft tretende Nachtrag III zum Ungarisch-Oesterreichisch-Deutschen Holz- und Borketarif vom 1. August 1888, welcher die Aufhebung der Frachtsätze im Verkehre mit den Stationen der Kaschau-Oderberger Bahn Jablunka, Teschen und Trzynietz und den Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Berlin, Bromberg sowie der Mährisch-Schlesischen Centralbahn enthält, kann nunmehr kostenfrei von den Endbahnen bezogen werden.

Die bezügliche Bekanntmachung ist bereits in Nr. 45 dieser Zeitung enthalten.

Breslau, den 3. Juli 1891. (1324)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostpreussische Südbahn-Gesellschaft. In dem Getreide- etc. Tarif von der Moskau-Kurskbahn über Grajewo nach Königsberg, Pillau und Memel treten bei den Sätzen nach Pillau und Memel theilweise geringfügige Aenderungen ein, welche auf den Güter-Abfertigungsstellen in Königsberg, Pillau und Memel zu erfahren sind. Soweit die Aenderungen eine Erhöhung der bestehenden Sätze betreffen, treten dieselben erst mit dem 1./13. August cr. in Kraft.

Direktion. (1325 H&V)

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Vom 1. Juli d. J. ab wird der Ausnahmetarif für „bestimmte Stückgüter (Metalle, Metall- und Holzwaaren)“ aufgehoben. Die in letzterem aufgeführten Metalle, Metall- und Holzwaaren werden bei Aufgabe als Stückgut nach dem Ausnahmetarif „für bestimmte Stückgüter (landwirthschaftliche Erzeugnisse)“ abgefertigt.

Strassburg, den 30. Juni 1891. (1326)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Vom 1. Juli d. J. neuen Stils ab werden für den Verkehr von Koslow, Station der Rjäsan-Koslower Eisenbahn, die Stationen Bremen-Hauptbahnhof, Bremerhafen und Geestemünde des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover in die Tariftabelle I des vom 20. Oktober/1. November 1888 alten/neuen Stils gültigen Ausnahmetarifs 9 für Eier, Eiweiss und Eigelb aufgenommen.

Die Frachtsätze betragen ab Schnittpunkt Wirballen westlich:

nach	Entfernung km	Fracht für 100 kg in Mark für Sendungen von 5 000	10 000 Kilogramm
Vom 1. Juli bis 15. August 1891 neuen Stils.			
Bremen-Hauptbahnhof	—	—	5,41*
	1 092	7,22	6,43
Vom 16. August 1891 neuen Stils ab.			
	—	—	5,41*
	—	7,42	6,61
Vom 1. Juli 1891 neuen Stils ab.			
Bremerhafen	—	—	5,65*
	1 154	7,66	6,85
Geestemünde	—	—	5,65*
	1 154	7,66	6,85

Ab Schnittpunkt östlich gelangen die in unserer Bekanntmachung vom 1. Mai d. J. IId 1269 E angegebenen Frachtsätze zur Erhebung.

Vom 16. August d. J. neuen Stils ab gelten die vorstehend für die Station Bremen-Hauptbahnhof angegebenen erhöhten westlichen Schnittfrachtsätze auch für den Verkehr von den sämmtlichen anderen in der Tariftabelle I des vorbezeichneten Ausnahmetarifs enthaltenen Russischen Stationen.

Die mit einem * bezeichneten ermässigten Frachtsätze kommen zur Anwendung, wenn der Frachtbrief den Vermerk:

„Zur überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Häfen"

enthält, und die betreffenden Sendungen innerhalb 6 Monate vom Tage ihres Eintreffens auf der Deutschen Bestimmungsstation nach einem ausserhalb des Deutschen Zollgebiets gelegenen Bestimmungsorte seewärts wieder ausgeführt werden.

Die Bedingungen, unter welchen der Ausfuhrnachweis für erbracht gilt, sind von den Güter-Abfertigungsstellen der vorgenannten Stationen zu erfragen.

Bromberg, den 27. Juni 1891. (1327)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. August d. J. tritt der Nachtrag VI zu Heft 3 des Verbands-Gütertarifs in Kraft. Derselbe enthält neue bezw. abgeänderte Frachtsätze für Grottau, Reichenberg (S. St. E.), Wien (Oe. N. W. B., Oe. U. St. E. G., K. F. N. B., K. F. J. B., Donaukai-Bahnhof, Lagerhaus), Floridsdorf-Donaufeld, Jedlesee, Korneuburg, Klosterneuburg-Weidling, Nussdorf und Stadlau. Der Nachtrag ist durch die Verbandsstationen zu erhalten.

Dresden, den 2. Juli 1891. (1328)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Galizisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 1. August d. J. tritt zum Galizisch-Norddeutschen Verbandtarif, Heft 4, der Nachtrag VI in Kraft. Derselbe enthält theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, sowie mit Krakau, Podgórze-Bonarka und Podgórze-Plaszów der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bezw. Galizischen Carl Ludwigbahn, ferner Einbeziehung neuer Stationen. Soweit Tariferhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 30. September d. J. einschliesslich.

Abzüge des Nachtrags sind auf den Verbandstationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 6. Juli 1891. (1329)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandverwaltungen.

Oesterr. Eisenbahn-Verband. Tarifnachtrag III. Am 15. n. Mts. tritt der Nachtrag III zum Tarife Theil II, Heft 1 für den Oesterr. Eisenbahnverband in Kraft. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen und den Wiener Vororten einerseits und den Stationen der Böhm. Nordbahn andererseits unter Aufhebung der bisherigen Frachtsätze für die gleichen Relationen.

Exemplare werden in einigen Tagen bei den Verbandsverwaltungen bezogen werden können.

Wien, am 30. Juni 1891. (1330)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Einführung von Nachträgen zu den Gütertarifen (Theil II) der im Betriebe der K. Ung. Staatseisenbahnen stehenden Kisujszállás-Dévaványa-Gyomaer, Mátráer und Puszta-Tenyö-Kun-Szent-Martoner Lokaleisenbahn. Zu den für den Transport von Eil- und Frachtgütern vom Tage der Betriebseröffnung gültigen Gebührentarifen (Theil II) der im Betriebe der Kön. Ung. Staatseisenbahnen stehenden Kisujszállás-Dévaványa-Gyomaer, Mátráer und Puszta-Tenyö-Kun-Szent-Mártoner Lokaleisenbahn werden am 15. Juli 1891 die nachstehenden Nachträge in Kraft treten u. zw.:

Nachtrag I zum Tarif der Kisujszállás-Dévaványa-Gyomaer Lokaleisenbahn,

Nachtrag IV zum Tarife der Mátráer Lokaleisenbahn,

Nachtrag IV zum Tarife der Puszta-Tenyö-Kun-Szt.-Mártoner Lokaleisenbahn.

Der Nachtrag I zum Tarife der Kisujszállás-Dévaványa-Gyomaer Lokaleisenbahn enthält die Aenderung der Frachtsätze der im Haupttarife für die Stationen Gyoma und Kisujszállás enthaltenen Stationstarife.

Der Nachtrag IV zum Tarife der Mátráer Lokaleisenbahn enthält die Aenderung der Frachtsätze der im Haupttarife für die Stationen Kaal-Kápolna-Kis-Terenne und Kisujszállás enthaltenen Stationstarife, die Herabsetzung des Frachtsatzes des Ausnahmetarifs II, schliesslich die Aenderung bezw. Ergänzung der Bestimmungen rücksichtlich der in der Station Kis-Körös zur Auf- oder Abgabe gelangenden Getreidesendungen.

Der Nachtrag IV zum Tarife der Puszta-Tenyö-Kun-Szent-Mártoner Lokaleisenbahn enthält Bestimmungen und Gebührenberechnung rücksichtlich der für den Eilgut- und Wagenladungs-Frachtgutverkehr eröffneten Station Puszta-Tenyö, ferner die Ausserkraftsetzung sämmtlicher in dem, rücksichtlich der Station Szajól transit im Nachtrage II bestehenden Stationstarife enthaltenen Frachtsätze.

Exemplare dieser Nachträge sind in der Tarifabtheilung der Kön. Ung. Staatseisenbahnen für 5 kr. pro Stück erhältlich.

Budapest, im Monate Juli 1891. (1331)
Die Direktion.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Elbeumschlags-Verkehr. Für Roh- und Raffinadezucker treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	
von Sedziszów	3,08 *M.*
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Sedziszów	3,03 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Sedziszów	3,44 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 % Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 1. Juli 1891. (1332)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahn-Verband. (Einführung von Frachtsätzen für Kohlentransporte.) Mit Gültigkeit vom 20. Juli l. J. bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1891, gelangen für Kohlensendungen, bei Zahlung der Fracht für mindestens die Tragfähigkeit des verwendeten Wagens, mit der Bestimmung nach der Schweiz und weiter nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung:

von Segen-Gottes (St. E. G.) nach		für 100 kg in Centimes
Bregenz	transit . . .	211
Buchs	„ . . .	211
Lindau	„ . . .	211
St. Margrethen	„ . . .	214

Wien, am 4. Juli 1891. (1333)
Namens der Verbandverwaltungen:
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen.

---

4. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Von den früher ausgeloosten und gekündigten Obligationen der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft sind folgende Nummern rückständig:

I. Emission.

Gekündigt zum 1. Juli 1887.

Abzuliefern mit Zinsscheinen Nr. 7 bis 20 nebst Talons.

Stücke zu 450 *M.*: Nr. 2004, 2499, 3123.
Stücke zu 900 *M.*: Nr. 6980.

II. Emission.
Gekündigt zum 1. Juli 1887.
Abzuliefern mit Zinsscheinen Nr. 4 bis 20 und Talons.
Stücke zu 300 ℳ: Nr. 4956, 11809 bis 11814.
Stücke zu 1500 ℳ: Nr. 14852.
III. Emission.
1. Ausloosung im Jahre 1884.
Zahlfällig seit 2. Januar 1885.
Abzuliefern mit Zinsscheinen Nr. 7 bis 20 und Talons.
Stücke zu 300 ℳ: Nr. 6319.
2. Gekündigt zum 2. Januar 1887.
Abzuliefern mit Zinsscheinen Nr. 3 bis 20 und Talons.
Stücke zu 300 ℳ: Nr. 1972, 6564, 6567.
Stücke zu 1500 ℳ: Nr. 8241.
Die Inhaber der vorbezeichneten Obligationen werden hiermit aufgefordert, die Einlösung zu beschleunigen.
Altona, den 1. Juli 1891. (1334)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verdingungen.

Oberhessische Eisenbahnen. Es ist die Anfertigung von 2 kompletten Trieb- und 2 Kuppel-Radsätzen für Lokomotiven zu vergeben. Angebote sind bis zum 20. Juli 1891, Vorm. 12 Uhr, portofrei an die unterzeichnete Stelle einzureichen, woselbst Bedingungen und Zeichnungen zu beziehen sind.
Giessen, den 3. Juli 1891. (1335)
Der Grossh. Maschinenmeister der Oberhessischen Eisenbahnen.

Oberhessische Eisenbahnen. Es soll das Einziehen von 10 Stück Achsen von Martinstahl in vorhandene Radsätze vergeben werden; hiervon erhalten 8 Radsätze ausserdem neue Radreifen. Angebote werden bis zum 15. Juli 1891 an die unterzeichnete Dienststelle erbeten, von welcher Bedingungen und Zeichnungen zu erhalten sind.
Giessen, den 3. Juli 1891. (1336)
Der Grossh. Maschinenmeister der Oberhessischen Eisenbahnen.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Königliche Eisenbahndirektion Berlin. Verkauf von 6 ausser Betrieb gestellten Lokomotiven am Montag, den 20. Juli 1891, Vormittags 11 Uhr. Kaufgebote sind postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Ankauf von Lokomotiven“ an das Maschinentechnische Büreau Berlin W., Königgrätzerstrasse 132 einzureichen.
Angebotsbogen und Verkaufsbedingungen können daselbst während der Geschäftsstunden eingesehen und gegen postfreie Einsendung von 55 ₰ in Baar oder 50 ₰ in 10 Pfennig-Reichspostbriefmarken bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 3. August 1891.
Berlin, den 26. Juni 1891. (1337MG)
Maschinentechnisches Büreau.

7. Vermischte Bekanntmachungen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Generaldirektion der Rumänischen Eisenbahnen in Bukarest wird am 15. d. Mts. in Bukarest (Nordbahnhof und Filaret) eine Bestätterei (§ 59 Abs. 5—8 des Betriebsreglements) in Wirksamkeit treten.
Die Rollfuhrunternehmung ist mit der An- und Abfuhr bestimmter Güter gegen Erhebung von, durch einen besonderen Tarif festgesetzten Taxen beauftragt.
Die Zufuhr ist für Eilgut, Sperrgut und Stückgut der Klassen I und II verbindlich. Ausgenommen hiervon sind:
1. Sendungen, welche mit einer den Betrag von 30 Frcs. übersteigenden Nachnahme belastet, oder einer zollamtlichen Abfertigung in Bukarest unterworfen sind.
2. Die in der Anlage D zum Betriebsreglement aufgeführten, explosiblen und der Selbstentzündung unterworfenen Gegenstände.
3. Gegenstände, welche einer schnellen Verderbniss ausgesetzt sind und deren Zufuhr durch den Empfänger nach den bestehenden Bestimmungen unmittelbar nach der Ankunft bewirkt wird.
4. Sendungen, welche an in Bukarest wohnende Spediteure gerichtet sind.
5. Sendungen, bei welchen die Absender oder die Empfänger in bestimmter Weise erklärt haben, dass die Zufuhr nicht durch die Bestätterei der Rumänischen Eisenbahnen bewirkt werde. Diese Erklärung muss durch die Aufschrift der Worte „zu avisiren“ auf der für die Adresse bestimmten Seite des Frachtbriefes, unmittelbar unter dem Namen der Empfangsstation ausgedrückt sein, z. B.
Herr N. N.
Strasse . . . . . .
Bukarest
(zu avisiren).

Berlin, den 4. Juli 1891.
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins. (1338)

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

olumbus-Freitreppe
D. R. P.
Columbus-Perron und Trottoir aus Eisen, für Gärten, Wege, Böschungen, Dämme; besonders vortheilhaft für Anlagen in aufgeschüttetem Boden; haltbarer, schöner, 33 % billiger als Steintreppen. Ill. Preisliste kostenfrei.
Richard Hermanns & Co., Elberfeld.

Wer durch einen Anstrich mit
Carbolineum
sicheren u dauernden Schutz d. Holzes erzielen will, wähle **nur** die echte, seit 16 Jahren bewährte Originalmarke
Avenarius
D. R.-Patent No. 46021.
Prospekte und Nachweis nächstgelegener Fabrikniederlagen durch H. Avenarius & Co, Stuttgart & Hamburg.

Wilh. Tillmanns,
Remscheid,

Wellblech-Walzwerk, Verzinkerei und **Anstalt** für **Eisenbauten.**
Ausführung von vollständigen eisernen Bauwerken jeder Art; Bogen- und Satteldächern bis zu den grössten Spannweiten; feuersicheren Deckenconstructionen etc. etc.

Vorkursus: October. **Anhaltische Bauschule Zerbst** Wintersemester: 4. November.
Bauhandwerker, Tischler, Steinmetzen, Ziegelei-Techniker, s. Fachschule f. Eisenb.-, Strassen- u. Wasserbautechniker. Reifeprfg. v. Staats-Prüfungs-Commiss. Kostenf. Ausk. d. d. Direct.

GRUSONWERK
Magdeburg-Buckau
empfiehlt von seinen Fabrikations-Specialitäten für **Haupt- und Neben-Eisenbahnen, Strassenbahnen, Gruben-** und **Fabrikbahnen:**
Hartguss-Herz- u. Kreuzungsstücke. Hartguss-Herzstücke mit ununterbrochener Schiene des Hauptgeleises (patentirt).
Hartgussweichen und Weichen mit Stahlzungen in jeglicher Construction für die verschiedensten und neuesten Strassenbahn-Schienensysteme nach vorhandenen zahlreichen Modellen. — **Hartgussräder** nach fast 700 Modellen, **fertige Achsen** mit Rädern u. Lagern. — **Hartguss-Bremsklötze, Signalglocken, Perronglocken** usw.
Ferner: **Krahne jeder Art** mit Hand-, Dampf- und hydraul. Betrieb, **vollständige hydraulische Krahnanlagen, hydraulische Spills, selbstthätige Kipp-Vorrichtungen** (System Rohde & Schmitz) usw.
Ausführliche Kataloge unentgeltlich und postfrei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 53. 1891.

Zeitung des Vereins

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 11. Juli 1891.

Dieser Nummer liegt Nr. 13 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Eine Eisenbahn in die Fränkische Schweiz.
Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Rechnungsjahr 1889. (Fortsetzung.)
Vereins-Mittheilungen:
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Intern. Uebereinkommen über den Eisenb.-Frachtverkehr.
Vorlage von Brückenrevisions-Berichten.
Verspätungen bei den Personenzügen im Mai d. J.
Eröffnungen von Bahnlinien.
Eröffnung und Betriebserweiterung von Stationen.
Eisenbahn Serajewo-Mostar.
Projekt eines Elbehafens in Leitmeritz.
Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.
Kartell der Wiener Spediteure.
Generalversammlungen der:
Marmaroser Salzbahn.
Gölnitzthal-Eisenbahn-Ges.
Lokalb. Warasdin-Golubovecz.
Lokalbahn Kisujszállás-Dévaványa-Gióma.
Kahlenberg-Eisenbahn-Ges.
Eisenb. Zwolenowes-Smecna.
Lokalbahn Gleisdorf-Weiz.
Lokalbahn Wels-Aschach.
Albrechtbahn.
Börsenbericht.
Aus Asien:
Türkei. Persien.
Entscheidung des Ober-Verwaltungsgerichts:
Erkenntniss vom 25/11. 1889.
Personalnachrichten:
Württembergische Staatsbahnen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnung von Strecken.
2. Güterverkehr.
3. Verdingungen.
4. Bilanzen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Eine Eisenbahn in die Fränkische Schweiz.

Die mit Gesetz vom 30. April 1888 genehmigte Lokalbahn von Forchheim (Station an der Bayerischen Süd-Nordbahn) nach Ebermannstadt wurde am 1. Juni d. J. in Betrieb gesetzt. Die neue Bahnstrecke verlässt die Station Forchheim auf deren Südseite, läuft in einer Länge von 1,5 km neben der Hauptbahn von Bamberg nach Nürnberg und überkreuzt sodann die letztere in Schienenhöhe. Zur Sicherung des Zugverkehrs wurden in angemessener Entfernung vom Ueberkreuzungspunkte Schienendurchbiegungs-Kontakte für die elektrische Rückmeldung der vollendeten Zugausfahrt eingelegt, sowie Sperrsignale mit elektrischen Flügelkontakten für Halt und Fahrt aufgestellt, welche durch einen Centralapparat mit den Weichen in ein Abhängigkeitsverhältniss gebracht sind. Der Apparatwärter steht mit dem Betriebsbüreau der Station Forchheim in telephonischer Verbindung. Nach Ueberkreuzung des Nürnberger Geleises wendet sich die Lokalbahn ostwärts in das anmuthige Thal der Wiesent, welche Richtung sie mit einer südlichen Ausbiegung bis Gosberg verfolgt. Von hier zieht die Bahn in nordöstlicher Richtung am linksseitigen Thalhange der Wiesent über Wiesenthau, Kirchehrenbach und Pretzfeld zur Endstation Ebermannstadt, einem alten, aber freundlichen Städtchen am Eingange in die Fränkische Schweiz. Die Station Ebermannstadt ist so angelegt, dass die Bahn eintretenden Falles nach Heiligenstadt oder Muggendorf fortgesetzt werden kann. Zwischen den Ortschaften Gosberg und Kirchehrenbach lehnt sich die Trasse möglichst an die Distriktsstrasse an und verfolgt zwischen Pretzfeld und Ebermannstadt die Richtung eines bestehenden Feldweges. Für die Höhenlage der Bahn waren zumeist die Hochwasserverhältnisse der Wiesent maassgebend. Der kleinste Kurvenradius beträgt 300 m; nicht minder günstig sind die Steigungsverhältnisse, da die grösste Steigung nur 6 ‰ (1 : 166,7) beträgt und nur 3 verlorene Steigungen mit zusammen 3,22 m vorhanden sind. Der Höhenunterschied zwischen Forchheim und Ebermannstadt beziffert sich zu 26,35 m und hiernach die gesammte Steigung einschliesslich obiger 3,22 m zu 29,57 m. Der grösste Zugwiderstand kommt in der Richtung nach Ebermannstadt vor, und es berechnet sich derselbe aus dem Steigungsverhältnisse von 6 ‰ in Verbindung mit einem Bogen von 300 m Halbmesser zu 0,0133 = 1/75 des Zuggewichtes. Die Erdarbeiten waren unbedeutend — 2,62 cbm auf das laufende Meter; desgleichen die Kunstbauten, da ausser Cementrohrdohlen und 18 Durchlässen nur 3 Brücken von 4,0 m Lichtweite und 4 Brücken von 2 × 6,00 und bezw. 9,00, dann 2 × 9,50 um 3 × 9,00 m Weite auszuführen und die Hauptbahnbrücke über den Schwedengraben mit 5 Oeffnungen zu je 8,17 m Weite und 3,85 m zu verbreitern waren. Die Länge der Bahn zwischen den Mitten der Betriebsgebäude in Forchheim und Ebermannstadt beträgt 14,75 km

die Luftlinie 10,8 km. Die Bahn hat durchgängig eigenes Planum; der für einen Raddruck von 5 t konstruirte Oberbau ist aus Stahlschienen auf eisernen Langschwellen hergestellt. An der Endstation Ebermannstadt, dem Sitze der Betriebsleitung, befindet sich ein Aufnahmegebäude mit 2 Warteräumen, 1 Dienstraum, je 1 Wohnung für den Betriebsleiter und den Lokomotivführer, sowie 1 Zimmer für den Expedienten; ferner ist vorhanden eine freistehende, zweithorige Ladehalle, eine Lokomotivremise mit 2 Ständen und Wassernahmevorrichtung (Pulsometeranlage) und im Remisenanbau ein Uebernachtungsraum, sowie die Wohnung für den Lokomotivheizer. An das Aufnahmegebäude schliesst sich eine geräumige offene Wartehalle an, neben welcher Bedürfnissanstalten und Geräthe räume sich befinden. Ausser dem Hauptgeleise sind 2 Ueber- und ein zur festen Laderampe führendes Lade-(Sack-)geleise, sowie die beiden Geleise zum Lokomotivschuppen vorhanden.

Die Haltestellen Pretzfeld, Kirchehrenbach, Gosberg und Pinzberg sind für unbeschränkte Güterabfertigung eingerichtet, und es wird der Dienst an denselben von Bahnagenten versehen. Die genannten Haltestellen besitzen je ein vom durchgehenden Geleise abzweigendes Sackgeleise, in welches die von Forchheim ankommenden, an der Haltestelle verbleibenden Wagen von dem auf dem durchgehenden Geleise vorfahrenden Zuge mittelst eines 20 m langen, an beiden Enden mit Haken versehenen Rangirseiles über den Wechsel und bezw. Markirpflock zur Hinterstellung vorgezogen werden. Die in ihrer Architektonik dem Charakter der Gegend angepassten Haltestellgebäude enthalten einen Warteraum und einen an den Ladeschuppen anschliessenden Dienstraum, jenes in Pinzberg ausserdem noch eine Dienstwohnung und eine mit einem Brunnen versehene offene Wartehalle. Einfache Halteplätze sind Wiesenthau und Sigritzau; dieselben dienen vorzugsweise dem Personenverkehr, doch können daselbst während des Zugaufenthaltes durch Vermittelung des Kondukteurs auch Expressgüter im Stückgewichte bis zu 200 kg, sowie Kleinvieh in Einzelsendungen zur Aufgabe gelangen. Das in Ebermannstadt stationirte Dienstpersonal besteht aus 1 Betriebsleiter, 1 Expedienten, 1 Lokomotivführer, 1 fahrberechtigten Heizer, 3 Bediensteten für den Stations- und Zugbegleitungsdienst und 2 Tagelöhnern, welche abwechselnd als Hilfsheizer und Hilfsbremser zu fungiren haben. Die Bahnunterhaltungsarbeiten werden im ersten Betriebsjahre noch von der Königlichen Eisenbahnbausektion Forchheim, später von dem Betriebsleiter (einem Bautechniker) angeordnet, welchem ein Bahnaufseher zur Unterstützung beigegeben wird.

An Fahrbetriebsmitteln sind beschafft: 2 zweiachsige Tenderlokomotiven (System Krauss) mit 17 t Dienstgewicht, 2 Wagen mit Postraum und einer Abtheilung II. Klasse mit je 16 Sitzplätzen und je 10 Stehplätzen auf der mit Eisenblech verkleideten Plattform, 2 Personenwagen III. Klasse mit Dienstkabine, je 54 Sitzplätzen und 10 Stehplätzen auf jeder Plattform, endlich 2 Stückgut- bezw. Gepäckwagen. Die sämmtlichen nach dem Durchgangssystem gebauten Wagen sind mit Vereins-Lenkachsen A IV versehen, ausser mit Spindelbremse auch mit der Luftsaugebremse nach System Hardy ausgerüstet und die Personenwagen für Dampfheizung eingerichtet. Es verkehren täglich 3 Züge in jeder Richtung mit einer mittleren Geschwindigkeit von 25 km in der Stunde; die Gesammtfahrzeit eines jeden Zuges beträgt 45 Minuten. Während des Sommer-Reiseverkehrs werden an Sonn- und Feiertagen noch weitere 4 Züge eingelegt, da an diesen Tagen die Ausflüge in die Fränkische Schweiz aus den Städten Nürnberg, Fürth, Erlangen, Bamberg und Forchheim insbesondere nach den vielbesuchten Ortschaften Streitberg, Muggendorf, Gössweinstein, Behringersmühle, Pottenstein und Egloffstein eine lebhafte Frequenz der Lokalbahn erwarten lassen. An Gütern werden der Lokalbahn hauptsächlich Kohlen, Dachschiefer (von Lehesten), Bier und Kaufmannsgüter zugehen; die Ausfuhr wird sich auf geringere Mengen Getreide, Nutzholz und von Vieh beschränken, wenn nicht mit der Zeit jener schöne Marmorbruch in der Nähe der Burgruine Neudeck zwischen Streitberg und Muggendorf wieder zur Ausbeutung gelangt, der unter des kunstsinnigen Bayernkönigs Ludwig I. baufreudiger Regierung die prächtigen Wandverkleidungen für das Innere der Walhalla bei Regensburg lieferte, seitdem aber, weil bisher dem Weltverkehr entrückt, verlassen und vergessen ist.

Der staatliche Aufwand für den Bau, die Einrichtung und Ausrüstung der Lokalbahn beziffert 712 000 ℳ oder rund 48 270 ℳ für 1 km. Von den Lokalbahninteressenten, d. i. den Distriktsgemeinden Forchheim und Ebermannstadt, sowie von der Stadtgemeinde Ebermannstadt war für die kosten- und lastenfreie Ueberweisung des zum Bahnbau und dessen Zubehör nöthigen Grundes und Bodens an das Königliche Eisenbahnärar aufzukommen mit 97 400 ℳ, so dass sich als Gesammtaufwand 809 400 ℳ oder rund 54 870 ℳ für 1 km ergeben. Einschliesslich der beschriebenen Lokalbahn zählt nunmehr das staatliche Lokalbahnnetz in Bayern 20 Linien, wovon 19 mit Voll- und 1 mit Schmalspur, mit einer Gesammtlänge von 429,37 km.

A.

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Rechnungsjahr 1889.

(Fortsetzung aus Nr. 50.)

Die Betriebsausgaben, welche die sämmtlichen bezüglichen, auf die allgemeine Verwaltung, die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung, den Verkehrsdienst, sowie den Zugförderungs- und Werkstättendienst entfallenden Beträge umfassen, sind in der nachstehenden Tabelle zusammengestellt:

Laufende Nr.	Bahngruppe	Betriebsausgaben überhaupt ℳ	für jedes Kilometer Betriebslänge ℳ	für jedes Nutzkilometer ℳ	für jedes Wagenachskilometer ₰
1	Deutsche Bahnen	654 348 593 (593 807 312)	16 313 (15 160)	2,11 (2,06)	5,30 (5,17)
2	Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen	69 769 333 (65 051 426)	11 010 (10 777)	1,84 (1,79)	5,85 (5,58)
3	Oesterreichisch-Ungarische Bahnen	270 272 689 (259 439 454)	11 041 (10 655)	2,34 (2,26)	5,29 (5,47)
4	Sämmtliche Vereinsbahnen	991 825 737 (915 995 007)	13 983 (13 170)	2,13 (2,09)	5,32 (5,26)

Hiernach sind die Betriebsausgaben im vorliegenden Berichtsjahre bei den sämmtlichen Vereinsbahnen um rund 76 Millionen Mark gegen rund 60 Millionen Mark im Vorjahre gestiegen.

Bei den Deutschen Bahnen haben sich dieselben um rund 60,5 Millionen Mark, bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen um rund 4,7 Millionen Mark und bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen um rund 10,8 Millionen Mark erhöht.

Die Betriebsausgaben waren am höchsten:

a) für das Kilometer Betriebslänge bei der Warschau-Wiener Bahn mit 41 299 ℳ;
b) für das Nutzkilometer — mit Ausschluss der Gölnitzthalbahn (6,00 ℳ) — bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit 4,50 ℳ;
c) für das Wagenachskilometer bei der Nebenbahn Eberstadt-Pfungstadt mit 28,89 ₰;

am geringsten:

a) für das Kilometer Betriebslänge (ausgenommen mehrere Ungarische Lokalbahnstrecken) bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Lokalbahnen) mit 1 364 ℳ;
b) für das Nutzkilometer bei der Neubrandenburg-Friedlander Eisenbahn mit 0,67 ℳ;
c) für das Wagenachskilometer bei dem Direktionsbezirk Breslau mit 3,82 ₰.

Der Gesammtdurchschnitt der Betriebsausgaben ist a) auf das Kilometer Betriebslänge von 20 der Deutschen, von 4 der zur Gruppe „Luxemburgische, Niederländische und andere

Vereinsbahnen" gehörigen Bahnen und von 5 der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen; b) auf das Nutzkilometer von 19 der Deutschen, von 3 der Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen und von 24 der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen überschritten worden. Von den Preussischen Staatsbahnen blieben unter dem Gesammtdurchschnitt der Betriebsausgaben: a) auf das Kilometer Betriebslänge 1, b) auf das Nutzkilometer 3 und c) auf das Wagenachskilometer 4 Verwaltungsbezirke.

Die prozentuale Vertheilung der Betriebsausgaben an sich bezw. im Verhältniss zu den Betriebseinnahmen ist in der nächstfolgenden Tabelle veranschaulicht.

Im einzelnen schwankten die Betriebsausgaben:

a) in Hunderttheilen der Betriebseinnahmen (ausgenommen verschiedene Lokal- und Nebenbahnstrecken, deren Ergebnisse zur Vergleichung hierbei nicht geeignet sind): für die allgemeine Verwaltung zwischen 22,7 % bei der Wismar-Karower Eisenbahn und 2,9 % bei der Kaschau-Oderberger Eisenbahn; für die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung zwischen 29,3 % bei der Oberhessischen Eisenbahn und 6,4 % bei der Stargard-Cüstriner Eisenbahn; für den Verkehrsdienst zwischen 33,3 % bei der Zittau-Reichenberger Eisenbahn und 8,0 % bei der Stargard-Cüstriner Eisenbahn; für den Zugförderungs- und Werkstättendienst zwischen 26,1 % bei der Wismar-Karower Eisenbahn und 6,2 % bei der Graz-Köflacher Eisenbahn; im ganzen zwischen 91,7 % bei der Wismar-Karower Eisenbahn und 29,7 % bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Lokalbahnen);

b) in Hunderttheilen der Betriebsausgaben: für die allgemeine Verwaltung zwischen 41,8 % bei der Stargard-Cüstriner Eisenbahn und 5,1 % bei der Königlich Rumänischen Staatseisenbahn; für die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung zwischen 42,1 % bei der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn und 13,8 % bei der Stargard-Cüstriner Eisenbahn; für den Verkehrsdienst zwischen 44,2 % bei der Sächsischen Staatseisenbahn und 17,1 % bei der Stargard-Cüstriner Eisenbahn; für den Zugförderungs- und Werkstättendienst zwischen 39,7 % bei der Lüttich-Mastrichter Eisenbahn und 15,2 % bei der Graz-Köflacher Eisenbahn.

Der Betriebsüberschuss, d. i. die Summe aller Einnahmen nach Abzug der Summe aller Ausgaben betrug bei den Deutschen Bahnen 577 825 515 (543 651 480) ℳ, bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 51 898 478 (52 455 640) ℳ, bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 287 909 475 (271 167 815) ℳ und bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 917 633 468 (867 274 995) ℳ.

Laufende Nr.	Bahngruppe	Die Betriebsausgaben betrugen in Hunderttheilen der: Betriebseinnahmen und zwar: der allgemeinen Verwaltung	der Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	des Verkehrsdienstes	des Zugförderungs- und Werkstättendienstes	im ganzen	Betriebsausgaben und zwar: der allgemeinen Verwaltung	der Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	des Verkehrsdienstes	des Zugförderungs- und Werkstättendienstes
1	Deutsche Bahnen	5,5 (5,3)	12,7 (12,9)	19,9 (19,7)	15,0 (14,3)	53,1 (52,2)	10,4 (10,1)	23,9 (24,7)	37,5 (37,8)	28,2 (27,4)
2	Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen	6,3 (6,0)	15,0 (14,4)	19,6 (19,7)	16,4 (15,3)	57,3 (55,4)	10,9 (10,9)	26,2 (26,0)	34,2 (35,6)	28,7 (27,5)
3	Oesterreichisch-Ungarische Bahnen	4,6 (4,3)	13,3 (13,6)	17,3 (17,4)	13,2 (13,6)	48,4 (48,9)	9,5 (8,9)	27,6 (27,7)	35,7 (35,7)	27,2 (27,7)
4	Sämmtliche Vereinsbahnen	5,2 (5,0)	13,1 (13,2)	19,1 (19,1)	14,5 (14,1)	51,9 (51,4)	10,1 (9,7)	25,1 (25,7)	36,8 (37,1)	28,0 (27,5)

Der Betriebsüberschuss für jedes Kilometer Betriebslänge usw. ist in der nachstehenden Tabelle zur Darstellung gebracht:

Laufende Nr.	Bahngruppe	Betriebsüberschuss: für jedes Kilometer Betriebslänge ℳ	für jedes Wagenachskilometer ₰	in Hunderttheilen des verwendeten Anlagekapitals
1	bei den Deutschen Bahnen	14 402 (13 885)	4,68 (4,73)	5,62 (5,40)
2	bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen	8 190 (8 690)	4,35 (4,50)	4,16 (4,48)
3	bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	11 759 (11 125)	6,24 (5,71)	5,18 (4,35)
4	bei den sämmtlichen Vereinsbahnen	12 935 (12 468)	5,00 (4,98)	5,40 (4,97)

Der höchste Betriebsüberschuss ist für das Kilometer Betriebslänge bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit 66 791 ℳ, für das Wagenachskilometer bei der Leoben-Vordernberger Eisenbahn mit 22,89 ₰ ermittelt, während der niedrigste Betriebsüberschuss für das Kilometer Betriebslänge bei der Wismar-Karower Eisenbahn mit 214 ℳ und für das Wagenachskilometer bei derselben Bahn mit 0,76 ₰ sich ergeben hat. Bei 3 Bahnen wurden die Einnahmen von den Ausgaben überschritten, und zwar bei der Preussischen Militärbahn mit 2 282 ℳ für das Kilometer Betriebslänge und mit 5,05 ₰ für das Wagenachskilometer, bei der Sekundärbahn Fischhausen-Palmnicken mit 411 ℳ bezw. 2,66 ₰ und bei der Militärbahn Banjaluka-Doberlin mit 541 ℳ für das Kilometer Betriebslänge und 2,40 ₰ für das Wagenachskilometer. Der Minderüberschuss in Hunderttheilen des verwendeten Anlagekapitals betrug bei diesen 3 Bahnen 2,82 bezw. 1,12 und 2,60. Der Betriebsüberschuss in Hunderttheilen des verwendeten Anlagekapitals schwankte zwischen 12,80 bei der Warschau-Wiener Eisenbahn und 0,40 bei der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn. Bei den Preussischen Staatsbahnen betrug der Ueberschuss in Hunderttheilen des verwendeten Anlagekapitals 6,36 gegen 6,09 im Vorjahre.

Zu dem Ueberschusse der Einnahmen über die Ausgaben treten je nach den besonderen Verhältnissen der einzelnen Bahnen noch Ueberträge aus früheren Jahren, Zuschüsse verschiedener Art, Erträgnisse aus dem Betriebe von fremden Bahnen, Bergwerken, gewerblichen Unternehmungen, Dampfschiffsverbindungen, Zinseneinnahmen, insoweit letztere die Zinsenausgaben übersteigen usw., und aus diesen Summen ergeben sich die für die einzelnen Bahnen zur Verfügung stehenden Beträge.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2223 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den III. Nachtrag zu dem Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 2238 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung schmalspuriger Strecken der Sächsischen Staatsbahnen zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 7. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.

Dem Berichte des Eisenbahnausschusses des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses über diese Gesetzesvorlage sind folgende Ausführungen zu entnehmen:

Der Berichterstatter (Abg. Schwab) gab eine eingehende Darstellung von dem Zustandekommen der Berner Konvention, über welche seit dem Jahre 1874 die Verhandlungen schweben, sowie von dem bestehenden Rechtszustande und demjenigen, wie er durch das Uebereinkommen betreffs des Transport-Frachtrechtes geschaffen wird; er begrüsst das Uebereinkommen als eine bedeutende Errungenschaft unserer Zeit, da durch dasselbe für die wichtigsten Staaten des Europäischen Kontinents, trotz aller politischen Verschiedenheiten, durch freie Vereinbarung ein gleiches einheitliches Recht für alle internationalen Transporte eingeführt wird. In meritorischer Beziehung bezeichnet er den Inhalt des Uebereinkommens als eine fortschrittliche Ausgestaltung der Bestimmungen des Handelsgesetzbuches, deren Feststellung mit Zustimmung zu begrüssen ist, während etwaigen noch nöthigen Verbesserungen desselben mit Zuversicht entgegengesehen werden könne. Er stellt den Antrag, dem internationalen Uebereinkommen die verfassungsmässige Zustimmung zu ertheilen. Ebenso beantragt er, der Gesetzesvorlage zuzustimmen, zu deren § 2 er den Zusatz beantragt: „Mit dem Beginne der Wirksamkeit der im Verordnungswege zu treffenden Verfügungen haben die entgegenstehenden bisherigen Bestimmungen ausser Kraft zu treten.“ Der Redner beantragt ferner eine Resolution betreffs der sobald als möglichen Ausdehnung der internationalen Vereinbarung auf die einheitliche Regelung der Bestimmungen über den Eisenbahn-Personenverkehr und das Reisegepäck. Ein Abgeordneter bespricht die Bestimmungen des Artikels 10 des internationalen Uebereinkommens rücksichtlich der Verzollungsvorschriften, welche den bisher bestehenden Rechtszustand genau in sein Gegentheil verwandeln. Denn während bisher die Verzollung des Gutes zu den Rechten und Pflichten des Versenders gehörte, wird den letzteren dieses Recht nunmehr ausdrücklich entzogen, und die Verzollung darf fortan ausschliesslich nur durch die Bahnverwaltung oder deren hierzu bestellte Organe erfolgen. Der Redner bringt seine Bedenken hierüber zum Ausdrucke und erachtet die Interessen der Handelswelt, namentlich bei Verzollungen an Russischen Grenz-Zollämtern, für gefährdet. Da jedoch in dem gegenwärtigen Stadium jeder Versuch eines Abänderungsantrages einerseits aussichtslos sei und sogar eine bedauerliche Verzögerung im Zustandekommen des freudig zu begrüssenden internationalen Frachtrechtes herbeiführen könnte, will Redner die gewünschte Abänderung der Zukunft anheimstellen und beantragt folgende Resolution: „Die Regierung wird aufgefordert, rechtzeitig vor Zusammentritt der ersten gemäss Art. 59 des internationalen Uebereinkommens stattfindenden Konferenz ein Gutachten der Handels- und Gewerbekammern darüber einzuholen, ob und inwieweit auf Grund der bis dahin gesammelten Erfahrungen die im Art. 10 enthaltenen Bestimmungen eine Abänderung erheischen, bezw. für eine solche den Interessen und Bedürfnissen der Handelswelt entsprechende Abänderung in der Konferenz einzutreten.“ Diese Resolution wurde einstimmig angenommen. Ebenso erfolgte die Annahme sämmtlicher Anträge des Berichterstatters mit Stimmeneinhelligkeit.

Vorlage von Brückenrevisions-Berichten.

Mit Beziehung auf die Brückenverordnung vom 15. September 1887 wurden die Bahnverwaltungen von der K. K. Generalinspektion erinnert, die Berichte über die Untersuchungen und Erprobungen der Brücken rücksichtlich derjenigen Objekte, deren Untersuchung zur Zeit bereits durchgeführt ist, sofort, bezüglich aller andern Brücken jedoch längstens bis Jahresschluss vorzulegen, und hierbei sich der hinausgegebenen einheitlichen Formulare zu bedienen. Betreff der Ausfüllung derselben wird bemerkt, dass an Stelle der Belastungsannahmen jene zu treten haben, welche laut der technischen Konzessionsbedingnisse der Berechnung der Brücken zu Grunde zu legen waren. Diese Belastungsannahmen sind gleich dem schwersten Zuge (nach der Brückenverordnung) im Revisionsberichte ersichtlich zu machen. Hinsichtlich der Brücken, welche sowohl dem Strassen- als dem Eisenbahnverkehr dienen, ist darin zu bemerken, wem die Erhaltung dieser Brücken obliegt.

Verspätungen bei den Personenzügen im Mai d. J.

In jenem Monate kamen folgende Verspätungen in den Endstationen vor: Bei den schnellfahrenden Zügen mit mehr als 10 Minuten 289, bei den Personenzügen mit mehr als 20 Minuten 616, bei den gemischten Zügen mit über 30 Minuten 125, im ganzen 1 030. Von diesen Verspätungen wurden veranlasst: durch Abwarten von Zügen 986, durch Post- und Polizei-Amtshandlungen 49, durch Unregelmässigkeit im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr 865, durch atmosphärische Einflüsse 7, durch Hindernisse auf der Bahn 19, durch falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen 1, durch mangelhaften Zustand der Bahn 4, durch Schadhaftwerden von Fahrzeugen 13 und aus anderen Gründen 8. Die Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten, betrug 102.

Eröffnungen von Bahnlinien.

a) Am 31. Mai d. J. wurde die Drahtseilbahn auf das Belvedere in Prag mit der unteren Station „Kaiser Franz Josefbrücke“ und mit der oberen Station „Belvedere“ für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. Der Betrieb auf dieser Bahn wird durch die Eigenthümerin, d. i. die Stadtgemeinde Prag, besorgt.

b) Am 1. Juni d. J. wurde die schmalspurige Lokalbahn (Dampftrambahn) von Innsbruck nach Hall in Tirol sammt Ergänzungslinie Innsbruck-Wilten (Berg Isel) dem öffentlichen Verkehre, vorläufig für den Personen- und Gepäckdienst übergeben. Den Betrieb führen die Konzessionäre.

c) Die Lokalbahnstrecken Göding-Mährisch-Ungarische Landesgrenze und Ungarisch-Mährische Landesgrenze-Holics, von denen erstere der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, letztere der Holics-Gödinger Lokaleisenbahn-Aktiengesellschaft gehört, sind am 18. Juni d. J. als Lokalbahn Göding-Holics für den Gesammtverkehr eröffnet worden.

d) Die Linie Kronstadt-Zernest der Lokalbahn Kronstadt-Háromszék in Siebenbürgen wurde am 24. Juni d. J. mit den Stationen: Brasso(Kronstadt)-Bertalau, Keresztényfalva, Barcsa-Rozsnyo, Zernest und der Haltestelle O-Tohán von der Betriebsleitung der Königlich Ungarischen Staatsbahnen in Klausenburg dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Eröffnung und Betriebserweiterung von Stationen.

Zwischen den Stationen Leonstein und Molln der Steyrthalbahn wurde eine Haltestelle für den Personen- und Gepäckverkehr mit der Benennung „Leonstein Haltestelle“ errichtet.

In der Schiffsstation Vukovar (Stadtlände) wurde die Güterauf- und Abnahme eingestellt und nach der am Donauufer liegenden Eisenbahnstation Vukovar der Ungarischen Staatsbahnen verlegt.

Eisenbahn Serajewo-Mostar.

Im August d. J. soll diese Bahn in einer Länge von 134 km dem Verkehre übergeben und auf diese Weise Serajewo direkt mit der Adria in Verbindung gebracht werden, da die Linie Mostar-Metkowich (43 km) bereits seit Jahren in Betrieb steht. Die Zufuhr der ausländischen Waaren wird künftig zum Theil die bisherige Einfahrlinie der Bosnabahn (Bosnisch Brod-Serajewo) verlassen und den neuen Weg nehmen. Die neue Bahnstrecke hat auch vom strategischen Standpunkte hohen Werth. Nicht geringeren Werth besitzt sie als Touristenbahn. Die Schienen der Serajewo-Mostar-Metkowichbahn laufen durch hochinteressante Gegenden und ähnelt insbesondere die Partie des Ivan zwischen Serajewo und Mostar an Naturschönheiten der Semmeringbahn. Auf den steilen Partien dieser Strecke ist das Zahnradsystem in Anwendung gebracht.

Projekt eines Elbehafens in Leitmeritz.

Eine Abordnung dieser Stadtgemeinde überreichte dem Ministerpräsidenten in der Angelegenheit der Errichtung eines Elbehafens das Gesuch um Einberufung einer Enquete. Der Ministerpräsident nahm die Gelegenheit wahr, die Nothwendigkeit der Errichtung eines Hafens in Leitmeritz anzuerkennen, und gab der Deputation die Versicherung, eine solche Enquete einzuberufen. Ebenso sprach sich der Handelsminister für die Errichtung eines solchen Hafens aus.

Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt u. zw. dem Hofrath Franz Zipfl für eine Lokalbahn von Unter-Themenau in Niederösterreich im Anschlusse an die Lundenburg-Grussbacher Eisenbahnlinie nach Eisgrub in Mähren; ferner dem Grafen Harrach für eine Eisenbahnverbindung von der Station Sadowa-Dohalic der Böhmischen Kommerzialbahnen zur Station Elbe-Teinitz der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, endlich dem Aktionskomitee für eine schmalspurige Lokalbahn von Arco nach Alle Sarche auf die Dauer von 6 Monaten.

Kartell der Wiener Spediteure.

Nach dem am 1. Juli d. J. in Kraft getretenen Sammelladungstarife der Staatsbahnen geniessen die Güter der beiden Stückgutklassen I und II und der Klasse A, wenn solche in

Mengen von 5000 bis 10000 kg zur Aufgabe gelangen, künftig einen ermässigten Frachtsatz gegenüber dem Einzelguttarife. Die Spediteure wollen die Konkurrenz untereinander vermeiden, aber keine Kartellirung schaffen, welche dahin zielen würde, das Publikum der Tarifermässigung verlustig zu machen. Man will, dass der Sammelladungsverkehr möglichst prompt funktionire und dass die billigsten Frachten, die geboten sind, erzielt werden. Die Tarife sollen daher in der Weise erstellt werden, dass alle betheiligten Kreise an den Vortheilen der neuen Tarifmaassregel in gleichem Maasse theilnehmen.

Generalversammlung der Marmaroser Salzbahn am 15. Juni d. J.

Dem Rechenschaftsberichte für 1890 zufolge beträgt der Einnahmenüberschuss 71669 fl. Hiervon werden 4220 fl. für den Schwellen-Erneuerungsfonds dieser schmalspurigen Bahnlinien, dann 7000 fl. zur Einlösung der am 15. Januar d. J. ausgeloosten 4½% Prioritätsaktien, ferner 26011 fl. zur Einlösung der dreivierteljährigen Kupons der sich Umlauf befindlichen Prioritätsaktien, weiter zur Dotirung des Reserve- und des Stammaktien-Einlösungsfonds 750 bezw. 5726 fl. verwendet, so dass vom endlichen Reste der dreivierteljährige Kupon der Stammaktien mit je 2 fl. eingelöst und nach Dotirung des Bau- und Investitionsfonds mit 15000 fl. die schliesslich noch verbleibenden 2162 fl. auf neue Rechnung übertragen werden.

Generalversammlung der Gölnitzthal-Eisenbahngesellschaft am 17. Juni d. J.

Der vorgelesene Geschäftsbericht für 1890 hebt die günstige Entwickelung dieses Unternehmens hervor. Die Gesammteinnahmen haben sich auf 152126 fl. erhöht (gegen 148044 fl. im Vorjahre), während sich die Betriebsausgaben um etwa 10000 fl. verminderten, wozu besonders die Unterstützung der Kaschau-Oderberger Bahn beigetragen hat. Von dem Reinerträgnisse von 74404 fl. werden 3100 fl. zur Einlösung von 31 Prioritätsaktien, 69944 fl. zur Vertheilung einer 5,50 fl. betragenden Dividende für jede Prioritätsaktie verwendet und 1360 fl. auf neue Rechnung vorgeschrieben.

Generalversammlung der Lokalbahn Warasdin-Golubovecz am 20. Juni d. J.

Dem vorgelegten Geschäftsberichte für 1890 zufolge beträgt der Reingewinn nur 3000 fl., welcher Betrag auf die Rechnung des laufenden Jahres übertragen wird.

Es wurde beschlossen, statt der statutenmässigen Anzahl von 11 Direktionsmitgliedern nur 6 zu wählen.

Generalversammlung der Lokalbahn Kisujszállás-Dévaványa-Gyóma am 24. Juni d. J.

Der vorgelesene Rechenschaftsbericht erstreckt sich auf die Zeit vom Tage der Betriebseröffnung d. i. 10. September 1889 bis 31. Dezember 1890.

Von dem Reinerträgnisse von 34398 fl. werden 1000 fl. zur Tilgung der Prioritätsaktien, dann als Dividende auf die im Umlauf befindlichen Prioritätsaktien je 2,85 fl., d. i. 2,85 %, verwendet, und der Rest von 543 fl. sowie der weitere Anspruch der Prioritätsaktien von 2,15 fl. wird auf neue Rechnung vorgeschrieben.

Generalversammlung der Kahlenberg-Eisenbahngesellschaft am 23. Juni d. J.

Dem Berichte für 1890 zufolge wurden mittelst 8738 Zügen 210049 (— 11136) Personen befördert und war ungeachtet der verminderten Frequenz abermals ein Fortschritt in den Bahneinnahmen infolge der vorgenommenen Tariferhöhung zu verzeichnen. Der Gesammteingang aus dem Bahnbetriebe betrug 80852 (+ 11024) fl., das Bahnbetriebs-Ausgabenkonto belief sich auf 42064 fl. Die Einnahmen aus dem Hotelbetriebe stehen ungefähr auf der Höhe des Vorjahres mit 134971 fl., während die Ausgaben aus diesem Titel sich auf 108726 fl. verminderten. Unter Einbeziehung des Gewinnvortrages von 31390 Gulden beziffert sich der erzielte Reingewinn auf 72716 fl. In betreff der Verwendung desselben schlägt der Verwaltungsrath vor, von der Vertheilung einer Dividende noch weiter abzusehen, dagegen 70000 fl. auf das Reservekonto und den Rest von 2716 fl. auf neue Rechnung vorzutragen, welcher Antrag einstimmig angenommen wurde. Auf die Anfrage, was an dem Gerüchte Wahres sei, dass die Verwaltung die Absicht hege, den Dampfbetrieb einzustellen und den elektrischen Betrieb einzuführen, theilte der Präsident mit, dass die Frage allerdings in Erwägung gezogen wurde, jedoch über allgemeine Pourparlers nicht hinausgekommen ist, da die Verhandlungen mit der Firma Siemens & Halske zu einem positiven Resultate bisher nicht geführt haben. Die Firma ist bereit, die Apparate zur Durchführung der Versuche, für welche die Verwaltung positive Auslagen nicht übernehmen will, kostenlos beizustellen. Diese Versuche sollen über das Verhältniss des elektrischen Betriebes zum Dampfbetriebe Aufschluss geben, und danach wird sich beurtheilen lassen, ob durch Einführung der ersteren eine Ersparniss im Betriebe erzielt werden könne.

Generalversammlung der Eisenbahn Zwolenowes-Smecna am 23. Juni d. J.

Wie der Vorsitzende zunächst mittheilt, hat die von der Generalversammlung beschlossene Kapitalserhöhung die staatliche Genehmigung erhalten, und wurden dementsprechend im abgelaufenen Jahre 2200 Stück neue Gesellschaftsaktien à 200 fl. ausgegeben, wodurch das effektive Gesellschaftskapital auf 900000 fl. erhöht erscheint. Der Geschäftsbericht für 1890 konstatirt die fortschreitende Verkehrsentwickelung auf der gesellschaftlichen Linie. Die Gesammteinnahmen beziffern sich auf 166728 (+ 10505) fl., die Ausgaben auf 33979 (+ 12370) fl., so dass zuzüglich des Gewinnvortrages aus dem Vorjahre eine Gewinnsumme von 153001 fl. zur Verfügung der Aktionäre steht. Die Versammlung beschloss, hiervon 6637 fl. in den Reservefonds, 7500 fl. in den Erneuerungsfonds zu hinterlegen, 112410 fl. zur Auszahlung einer 12,5 % Dividende bezw. zur Einlösung des Julikupons mit 25 fl. für die Aktie und der Genussscheine mit je 15 fl. zu verwenden und die nach Bestreitung der Aktien-Tilgungsquote und der Verwaltungsraths-Tantieme verbleibenden 23364 fl. auf neue Rechnung vorzutragen.

Generalversammlung der Lokalbahn Gleisdorf-Weiz am 27. Juni d. J.

Es wurde in derselben beschlossen, von der Nettoeinnahme von 18206 fl. eine Dividende von 6,80 fl. für die Aktie zu vertheilen. In dem vorgelesenen Berichte wird betont, dass der Anschluss an den Zonentarif der Staatsbahnen sich wegen des Betriebsvertrages nicht empfehle und für später vorbehalten werde. Der Lokal-Gütertarif der Staatsbahnen werde auch auf der Weizer Bahn Tarifermässigungen zur Folge haben.

Generalversammlung der Lokalbahn Wels-Aschach am 29. Juni d. J.

Die Versammlung beschloss zum Zwecke der Herstellung der Bahn Wels-Kremsmünster die Vermehrung des Aktienkapitals durch Ausgabe von 850000 fl. Prioritätsaktien. Da die Stadt Wels dieses Aktienkapital bereits gezeichnet hat und die Genehmigung des Oberösterreichischen Landesausschusses hierzu erfolgt ist, so bedarf es nur mehr der Konzessionsertheilung, um den Bau in Angriff zu nehmen.

Generalversammlung der Albrechtbahn am 30. Juni d. J.

Nach Genehmigung des Geschäftsberichtes für 1890 beschloss die Versammlung, dass der Einlösungsbetrag für die Aktienkupons für 1. Januar und 1. Juli 1891 zusammen auf 2 fl. Silber festgesetzt und daher der Verwaltungsrath ermächtigt werde, nachdem der Januarkupon bereits mit 1 fl. Silber eingelöst worden, den Julikupon mit 1 fl. Silber einzulösen. Der Betriebsrechnung zufolge betrug der Ueberschuss 251409 fl., daher um 132526 fl. mehr als im Vorjahre; die Einnahmen von 1191486 fl. sind nämlich um 142933 fl., aber auch die Ausgaben von 940076 fl., jedoch nur um 10407 fl. gestiegen. Dem Verwaltungsrathe wurde als Relutum für den ihm statutenmässig gebührenden Anspruch auf Präsenzmarken für das Jahr 1891 ein Betrag von 6000 fl. bewilligt.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Auch die Wiener Börse verfolgt mit gespannter Aufmerksamkeit die Berichte über den Stand der Saaten; während die aus Russland sehr betrübend lauten, soll Amerika eine der reichsten Ernten einheimsen; obwohl der Schnitt in einigen Gegenden Ungarns begonnen hat, lässt sich doch nichts Bestimmtes über die Ernteaussichten unserer Monarchie sagen. Beunruhigend wirkte der jähe Sturz des Rubels, wodurch auch Eisenbahnwerthe einigermaassen berührt wurden. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (2755 ausschl. Kupon) stieg daher nur unbedeutend, obzwar die Aktionäre sich an der Emission von 15 Millionen Gulden 4prozentiger Prioritäten zum Kurse von 98 betheiligen können; für Südbahn (104,75) war infolge des Ausgleiches bezüglich ihrer 3prozentigen Prioritäten (worüber wir demnächst berichten) eine bessere Stimmung vorhanden; dasselbe gilt von der Nordwestbahn (204) und Staatsbahn (288,25), deren Notirungen ausschl. Kupon zu verstehen sind. Eine weichende Richtung nahmen Galizische Carl Ludwigbahn (211,25), Elbethalbahn (210,50) und die übrigen Böhmischen Bahnen. Von den am 1. Juli d. J. fällig gewordenen 104 Millionen Gulden an Kupons und ausgeloosten Titres dürfte ein grosser Theil der Börse zufliessen, daher eine Steigerung der Kurse zu erwarten sein.

Aus Asien.

Türkei.

Die Anatolische Eisenbahngesellschaft vertheilt für das Geschäftsjahr 1890 einen Gewinn von 5 %.

Die Englische Gesellschaft, welche die Eisenbahn Mersina-Tarsus-Adana (70 km) betreibt, vermochte bisher keine goldenen Früchte zu pflücken, weil diese Linie zu kurz ist, um gegen die Kameelbeförderung aufzukommen; denn die bereits 300 bis 400 km weit aus dem Innern von Charput, Malatia und Albistan kommenden Karawanen machen nicht in dem nur geringen Handelsverkehr bietenden Adana Halt, sondern finden es angemessener, bis zum Hafenplatz Mersina am Busen von Alexandrette gegenüber der Insel Cypern weiterzuziehen. Wenn indessen der im Jahre 1890 eingetretene Verkehrsaufschwung von Bestand ist, so dürfte die Gesellschaft in einigen Jahren für ihre erheblichen Verluste entschädigt werden. Die Betriebseinnahmen betrugen 1890 12 650 £ (gegen 9 273 £ in 1889), die Betriebsausgaben 7 839 (9 252) £ und demnach der Betriebsüberschuss 4 811 (21) £; nach Bestreitung der Verwaltungskosten in London und Konstantinopel, sowie sonstiger Lasten verblieb noch ein Reinertrag von 3 592 £, von dem 3 500 £ zur theilweisen Rückzahlung des der Gesellschaft im Jahre 1890 von dem Credit général ottoman vorgestreckten Betrages von 12 500 £ verwendet und 92 £ auf neue Rechnung vorgetragen wurden. Nach den Ergebnissen der ersten 5 Monate des laufenden Jahres scheint der Verkehrsaufschwung dauernd zu sein. Der Verwaltungsrath hat dem Minister der öffentlichen Arbeiten ein Konzessionsgesuch für Verlängerung der Bahn von Adana über Osmanie und Aïntab nach Biredschik am Euphrat (300 km) nebst Abzweigung nach Merasch an der aus dem Innern kommenden Karawanenstrasse unterbreitet; Biredschik ist die Schifffahrtsgrenze des Euphrat, der von dort aus bis Basora am Schatt-el-Arab, dem Umschlagsplatz zwischen Fluss- und Seeschifffahrt, eine Wasserstrasse von 1 400 km Länge bietet.

Baron de Macar hat als Vertreter der Belgischen Gesellschaft Cockerill in den ersten Tagen des Juni die Konzession für die Eisenbahn Samsun-Siwas erhalten. Die Konzession umfasst ausser der ursprünglich nur beabsichtigten Linie Samsun-Siwas auch deren Verlängerung von Siwas über Caesarea, Nigde und Imourtalik bis zum Busen von Alexandrette, ferner eine Abzweigung nach dem westlich von Samsun am Schwarzen Meere gelegenen Hafen Sinope und schliesslich für den Fall, dass die Anatolische Eisenbahngesellschaft eine Verlängerung ihrer Bahn über Angora hinaus nicht beabsichtigen sollte, eine Zweigbahn über Caesarea nach Angora. Es handelt sich also um ein Netz von etwa 1 800 km, das zwei Häfen des Schwarzen und einen Hafen des Mittelländischen Meeres berührt und demnach Kleinasien von Norden nach Süden durchschneidet.

Persien.

Nach dem am 1. Juni der Hauptversammlung erstatteten Geschäftsberichte hat die (Belgische) Gesellschaft der Eisenbahnen und Strassenbahnen in Persien im Jahre 1890 am 24. Juli eine 0,975 km lange und am 4. November eine 1,930 km lange Pferdebahnstrecke eröffnet, so dass sie Ende 1890 ausser der Eisenbahn 10,925 km Pferdebahnen im Betriebe und noch 3,5 km zu bauen hatte. Die Ergebnisse der Eisenbahn haben sich 1890 zufriedenstellender als im Vorjahre gestaltet, denn die beförderte Personenzahl ist von 387 128 auf 492 124 gestiegen; nach den Erfahrungen der ersten drei Monate des laufenden Jahres steht zu erwarten, dass dieser Verkehrsaufschwung andauern wird. Dagegen hat die Strassenbahn, wenn sich die Einnahmen auch in den beiden letzten Monaten gebessert haben, noch nicht ganz den Erwartungen entsprochen. Behufs besserer Ausnutzung der Fahrbetriebsmittel hat die Verwaltung eine der 3 Wagenklassen der Eisenbahn eingehen lassen und den Fahrpreis für die neue I. Klasse (frühere I. und II.) auf 0,80 Kran ermässigt.

Die Betriebseinnahmen beliefen sich im Berichtsjahre auf 411 159,78 Kran, von denen 258 006,88 (62 770,49 mehr als 1889) auf die Eisenbahn und 153 152,90 auf die Strassenbahn entfallen; die Betriebsausgaben beanspruchten 207 958,79 Kr., und zwar nur 91 424 68 (9 325,95 weniger als 1889) bei der Eisenbahn, dagegen 116 534,11 bei der Strassenbahn. Der Betriebsüberschuss betrug 203 200,99 Kr. oder (nach dem Umrechnungssatze von 1 Kr. = 0,80 Frcs.) 162 560,78 Frcs., dem an Zinsen und anderen Erträgen 6 381,41 Frcs., sowie als Uebertrag aus dem Vorjahre 2 321,29 Frcs. hinzutraten. Von dem Gesammtertrage von 171 263,38 Frcs. verblieb nach Bestreitung der verschiedenen Lasten in Höhe von 107 562,38 Frcs. ein Reingewinn von 63 701,10 Frcs. zur Verfügung der Antheilhaber; hiervon wurden 3 068,99 Frcs. den gesetzlichen Rücklagen zugeführt, 60 000 Frcs. zur Vertheilung eines Gewinnes von je 15 Frcs. (3 %) an die 4 000 Vorzugs-Antheilscheine verwendet und 632,11 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen.

Entscheidung des Ober-Verwaltungsgerichts.

v. O. **Zuständigkeit der Polizeibehörden bei Bauten von Chausseen und Eisenbahnen in Preussen.** Aus den Entscheidungsgründen: „Durch die Vorschrift des § 57 Nr. 1 der Kreisordnung vom 13. Dezember 1872 ist die Verwaltung der Polizei, insbesondere auch die Sicherheits- und Baupolizei den Amtsvorstehern soweit in vollem Umfange übertragen, als sie anderen Behörden nicht durch besonderes Gesetz zugewiesen ist. Die den Landräthen nach ministerieller Anordnung in betreff der Ertheilung der Bauerlaubniss für Bauten an Chausseen und Eisenbahnen vorbehaltene Zuständigkeit beruht nur auf dienstpragmatischer Anordnung; sie kann daher angesichts der erwähnten Vorschrift nicht mehr als zu Recht bestehend erachtet werden.*) (Erk. des IV. Senats des Preuss. Ober-Verwalt.-Gerichts vom 25. November 1889; Preuss. Eisenb.-Archiv 1890 S. 669.)

Personalnachrichten.

Württembergische Staatseisenbahnen.

Die neu errichtete Stelle des Vorstands des maschinentechnischen Büreaus bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen ist dem Oberinspektor Koch bei dieser Generaldirektion übertragen worden. Die neu errichtete Stelle des Vorstands des Centralbüreaus bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen wurde dem Kanzleivorstand dieser Generaldirektion tit. Kanzleidirektor Schall unter Verleihung der Dienststellung eines Oberbeamten übertragen. Betriebs-Bauinspektor Veigele in Mühlacker ist auf eine neu errichtete Bauinspektorstelle für den Eisenbahnneubau mit dem Wohnsitz in Heilbronn versetzt worden.

Zu Bauinspektoren wurden ernannt: Abtheilungsingenieur Ackermann mit dem Wohnsitz in Künzelsau, Abtheilungsingenieur Laistner mit dem Wohnsitz in Münsingen, Abtheilungsingenieur Tafel mit dem Wohnsitz in Stuttgart.

Dem Abtheilungsingenieur Glocker bei dem bautechnischen Büreau der Generaldirektion der Staatseisenbahnen ist der Titel und Rang eines Bauinspektors verliehen worden.

Die Betriebsinspektions-Assistenten Himpel in Tübingen, Beyerle in Ulm und Eisenbahnsekretär Schaller in Stuttgart wurden zu Expeditoren bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen befördert.

---

*) Vgl. den infolge dieser Entscheidung von den Ministern der öffentlichen Arbeiten und des Innern ergangenen Erlass vom 4. April 1890 (Minist.-Bl. 1890 S. 64 ff.), durch welchen der Erlass vom 6. September 1874 abgeändert worden ist.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Lokalbahn Mannheim - Weinheim-Heidelberg - Mannheim. Am 13. d. Mts. wird die Strecke Mannheim-Edingen mit den Stationen Mannheim (Stadt), Seckenheim, Neckarhausen und Edingen für den Personen- bezw. Vieh- und Güterverkehr eröffnet.

Der Lokaltarif für die Beförderung von Personen, Leichen, Fahrzeugen und Gütern, sowie ferner der Fahrplan, sind auf den Stationen käuflich zu erlangen.

Berlin, im Juli 1891. (MF1339)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen.
H. Bachstein.

2. Güterverkehr.

Deutsch-Niederländischer Güter- und Vieh- etc. Tarif. In Spandau sind der Hamburger und der Lehrter Bahnhof zu einem für den unbeschränkten Verkehr dienenden Bahnhofe mit der Bezeichnung „Spandau“ vereinigt worden. Der Frachtberechnung im Verkehre mit dem neuen, dem Direktionsbezirk Altona angehörenden Bahnhofe werden die Tarifsätze der bisherigen Station Spandau (Lehrter Bahnhof) zu Grunde gelegt. Die Tarifsätze der Station Spandau (Hamburger Bahnhof) treten ausser Kraft.

Elberfeld, den 4. Juli 1891. (1340)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Am 10. Juli d. J. tritt im Lokalgüterverkehr für die Beförderung von Braunkohlen, Braunkohlenbriquets und Braunkohlenkokes von Altenburg, Borna, Frohburg, Groitzsch, Meuselwitz, Rehmsdorf, Rositz und Zeitz nach Connewitz, sowie von Altenburg nach Gera, Gera-Pforten, Grosszschocher, Leipzig I und II (Bayerischer und Dresdner Bahn-

hof), Plagwitz-Lindenau und Zeitz ein Ausnahmetarif in Kraft, dessen Anwendung an die Bedingung der Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief geknüpft ist und über welchen die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft ertheilen.

Dresden, am 1. Juli 1891. (1341)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Die im Südwestdeutschen Tarifheft Nr. 8 (Baden-Pfalz) für den Verkehr mit Mannheim vorgesehenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 4 (Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II) werden mit dem 15. August d. J. ohne Ersatz aufgehoben.

Karlsruhe, den 4. Juli 1891. (1342)
Generaldirektion
der Gr. Badischen Staatseisenbahnen.

Nassau-Bayerischer und Frankfurt a/M.-etc. Bayerischer Verkehr. Mit dem heutigen Tage werden die Stationen Ebermannstadt, Gosberg, Pinsberg und Pretzfeld der neu eröffneten Bayer. Staatslokalbahn Forchheim - Ebermannstadt, sowie die Station Pollanten der Bayer. Staatslokalbahn Neumarkt i. d. O.-Beilngries in den direkten Verkehr einbezogen. Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Verbandstationen.

Frankfurt a/M., den 2. Juli 1891. (1343)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr Köln (rechtsrheinisch)-Erfurt und anschliessende Privatbahnen. Der am 15. d. Mts. zur Einführung kommende Nachtrag II zum Gütertarife für den vorbezeichneten Verkehr enthält ausser den Entfernungen für die in den Verkehr aufgenommene Station Altendorf a. d. Ruhr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) Ergänzungen der Tarifbestimmungen.

Der Nachtrag ist bei den Güterabfertigungsstellen sowie in unserem Geschäftslokale zu haben.

Köln, den 4. Juni 1891. (1344)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Die Station Sondernheim der Pfälzischen Eisenbahnen wird vom 15. d. Mts. ab mit den um 5 km erhöhten Entfernungen der Station Germersheim in die Hefte II, III und IV der Abtheilung E des Tarifs für den vorgenannten Verband einbezogen.

Köln, den 7. Juli 1891. (1345)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

In die Hannover-Bayerischen Verbands-Gütertarifhefte Nr. 1 und 2 vom 1. Mai 1887 bezw. 1. Juni 1889 werden vom 10. d. Mts. an die Stationen der Bayerischen Staats-Lokalbahnen Forchheim-Ebermannstadt und Neumarkt i. d. O.-Beilngries, nämlich: Pinzberg, Gosberg, Pretzfeld, Ebermannstadt und Pollanten einbezogen. Die an die vollen Frachtsätze für Forchheim bezw. Neumarkt i. d. O. anzustossenden Beträge pro 100 kg sind bei den Güter-Abfertigungsstellen der Verbandsstationen zu erfragen.

Hannover, den 5. Juli 1891. (1346)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 10. Juli d. J. werden die Stationen Ebermannstadt, Gosberg, Pinzberg und Pretzfeld der neueröffneten Bayerischen Staats-Lokalbahn Forchheim-Ebermannstadt sowie die Station Pollanten der Bayerischen Staats-Lokalbahn Neumarkt i. d. O.-Beilngries in den Tarif für den Bayerisch-Sächsischen Güterverkehr (Heft 1 vom 1. November 1890 und Heft 2 vom 1. Januar 1891) einbezogen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Dresden, am 4. Juli 1891. (1347)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Ostpreussisch - Württembergischer Güterverkehr. Am 1. August d. J. tritt mit der vorgedachten Bezeichnung ein neuer Tarif in Kraft, welcher Bestimmungen und gegen seither ermässigte Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin (nördlich bezw. westlich von Königs-Wusterhausen, Frankfurt a/O., Lebus und Podelzig) sowie des Eisenbahn-Direktionsbezirk Bromberg einerseits und Stationen der Württembergischen Staatsbahnen sowie Bregenz andererseits enthält. Aufgehoben werden hierdurch die Frachtsätze des Mitteldeutschen Verbands-Gütertarifs Heft Nr. 6 vom 1. März 1885 und Nr. 7 vom 1. November 1886 nebst deren Nachträgen, soweit sie den Verkehr zwischen den dem neuen Tarife angehörenden Stationen betreffen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, woselbst auch der neue Tarif zum Preise von 0,60 ℳ erhältlich ist.

Erfurt, den 6. Juli 1891. (1348)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn - Güterverkehr Frankfurt a/M.-Berlin. Am 15. Juli d. J. tritt der Nachtrag II zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft. Ausser Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement und der besonderen Tarifvorschriften enthält derselbe Entfernungen für die Haltestelle Gross-Köris des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin, sowie abgeänderte Entfernungen für verschiedene Stationsverbindungen. Für die an der Strecke Rostock - Stralsund und nördlich von Stralsund gelegenen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin sind im Verkehr mit den westlichen Stationen des diesseitigen Bezirks besondere ermässigte Eilgut- und Stückgutfrachtsätze zur Einstellung gekommen. Ferner sind die bereits im Laufe dieses Jahres zur Einführung gekommenen Ausnahmetarife Nr. 4 a für Kies und Nr. 4 b für Giesserei-Roheisen in den Nachtrag aufgenommen, sowie die Ausnahmetarife Nr. 5 A für bestimmte Stückgüter, Nr. 5 B für Frachtgüter zur Ausfuhr über See, Nr. 7 für Wegebaumaterialien, Nr. 10 für geringwerthige Massenartikel und Nr. 11 für Nessel, Garne und Twiste ergänzt bezw. geändert. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 3. Juli 1891. (1349)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Main - Neckarbahn. Die im Nachtrag XIII und XIV zu unserem Lokal-Gütertarif enthaltenen, für den Verkehr mit Mannheim Bad. Bahn gültigen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 7 (bestimmte Stückgüter) für Düngemittel, Futtermittel, Getreide usw., Samen usw. und Kartoffeln finden mit Wirkung vom 1. Juli l. J. ab auch auf die Artikel Metalle, Metall- und Holzwaaren genannten Ausnahmetarifs Anwendung.

Die bisher für letztere Artikel gültigen höheren Frachtsätze kommen gleichzeitig zur Aufhebung.

Darmstadt, den 29. Juni 1891. (1350)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Main-Neckarbahn. Mit Wirkung vom 1. Juli l. J. ab findet im Verkehr zwischen Ladenburg einer- und Käferthal (Nebenbahn) andererseits der Ausnahmefrachtsatz des Ausnahmetarifs Nr. 4 für bestimmte Stückgüter (landwirthschaftliche Erzeugnisse) von 0,31 ℳ für 100 kg auch für die Artikel Metalle, Metall- und Holzwaaren Anwendung.

Der für letztere Artikel bisher gültige Frachtsatz von 0,35 ℳ für 100 kg kommt in Wegfall.

Darmstadt, den 29. Juni 1891. (1351)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Main - Neckarbahn - Pfälzer Güterverkehr. Mit Wirkung vom 1. Juli l. J. ab finden in obengenanntem Verkehr die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 2 für bestimmte Stückgüter (Landwirthschaftliche Erzeugnisse) auch die Artikel Metalle, Metall- und Holzwaaren des Ausnahmetarifs Nr. 3 nach den Bestimmungen des letzteren allgemein Anwendung.

Ausnahmetarif Nr. 3 sammt Frachtsätzen kommt dadurch in Wegfall.

Darmstadt, den 27. Juni 1891. (1352)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Main-Neckarbahn-Württembergischer Güterverkehr. Mit Wirkung vom 1. Juli l. J. ab finden in obengenanntem Verkehr die Frachtsätze der Abtheilung a des Ausnahmetarifs Nr. 2 für bestimmte Stückgüter auch auf die Artikel Metalle, Metall- und Holzwaaren der Abtheilung b dieses Ausnahmetarifs allgemein Anwendung.

Die Stations-Frachtsätze Seite 50—65 des Main - Neckarbahn - Württembergischen Gütertarifs kommen gleichzeitig zur Aufhebung.

Darmstadt, den 28. Juni 1891. (1353)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft. Der Ausnahmetarif Nr. 19 im Pfälzisch-Hessischen Gütertarife vom 1. Februar 1891 für Eisen und Stahl etc. im Verkehr zwischen Mannheim-Neckarvorstadt einerseits und gewissen Pfälzischen Stationen andererseits tritt am 15. August l. J. ausser Kraft. An Stelle dieses Ausnahmetarifs treten die höheren normalen Frachtsätze des Spezialtarifs I bezw. II.

Mainz, den 4. Juli 1891. (1354)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Lokal-Gütertarif des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin. Am 15. Juli d. J. gelangt zum diesseitigen Lokal-Gütertarife der Nachtrag 1 zur Ausgabe. Insoweit vereinzelt hierdurch Erhöhungen eintreten, gelten dieselben erst vom 1. September d. J. ab. Nähere Auskunft ertheilen die diesseitigen Güter-Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau der Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung, hier, Bahnhof Alexanderplatz. Durch genannte Dienststellen können auch Exemplare des Nachtrages kostenfrei bezogen werden.

Berlin, den 4. Juli 1891. (1355MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarbrücken-Württembergischer Gütertarif (Süddeutscher Verbandstarif Theil II Heft Nr. 4) vom 1. Dezember 1890. Vom 20. Juli 1891 an kommen für die in den Ausnahmetarif Nr. 3 eingereihten Artikel (Metalle, Metallwaaren, Holzwaaren als Stückgut) unter Aufrechthaltung der gemeinschaftlichen Bestimmungen über die Frachtberechnung auf Seite 10 und 11 des Tarifes die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 2 zur Anwendung. Der Ausnahmetarif Nr. 3 wird dadurch aufgehoben.

München, den 6. Juli 1891. (1356)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Elsass - Lothringisch - Württembergischer Gütertarif (Süddeutscher Verbandstarif Theil II Heft Nr. 2) vom 1. April 1891. Vom 20. Juli 1891 an kommen für die in den Ausnahmetarif Nr. 3 eingereihten Artikel (Metalle, Metallwaaren, Holzwaaren als Stückgut) unter Aufrechthaltung der gemeinschaftlichen Bestimmungen über die Frachtberechnung auf Seite 10 des Tarifes die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 2 zur Anwendung.

Der Ausnahmetarif Nr. 3 wird dadurch aufgehoben.

München, den 6. Juli 1891. (1357)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Staatsbahn-Verkehr Oldenburg-Berlin. Am 15. d. Mts. tritt zum Gütertarif für den Staatsbahnverkehr Oldenburg-Berlin der Nachtrag 2 in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen zu den besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement, zu den besonderen Tarifvorschriften, zum Tarif für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen etc., zum Kilometerzeiger und zu den Tariftabellen und Ausnahmetarifen.

Druckexemplare des Nachtrags sind bei den betheiligten Güter - Abfertigungsstellen und bei dem Auskunftsbüreau hierselbst, Bahnhof Alexanderplatz, unentgeltlich zu haben.

Berlin, im Juli 1891. (1358 MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Köln (rechtsrheinisch) und Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Die Frachtsätze für die Beförderung von Steinkohlen usw. ab Zeche Hannover I werden vom 10. d. Mts. ab theilweise ermässigt. Das Nähere ist bei den betheiligten Güter - Abfertigungsstellen zu erfahren.

Köln, den 8. Juli 1891. (1359)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Oesterr. - Ungar. - Rumänischer Eisenbahnverband. Tarifnachträge. Am 1. August l. J. treten die Nachträge XII zu Theil II, XIII zu Theil III und VIII zu Theil V der Tarife für den Oesterr.-Ungar. - Rumän. Eisenbahnverband in Kraft.

Diese Nachträge enthalten neue Ausnahmetarife Nr. 4 für die Beförderung von Zucker aller Art nach Rumänien, Abänderung der Nomenklatur des Ausnahmetarifs 7 (ord. Hohlglas, ord. Töpferwaare) und Aufhebung von Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 28.

Exemplare sind bei den Verbandsverwaltungen erhältlich.

Wien, den 7. Juli 1891. (1360)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens des Verbandes.

---

3. Verdingungen.

Verdingung der Ausführung und Aufstellung eines Wasserbehälters von ca. 200 cbm Inhalt für Bahnhof Erfurt in dem hierzu auf den 18. d. Mts., Vormittags 11½ Uhr, in unterzeichnetem Büreau anberaumten Termin.

Der Ausschreibung liegen die durch die Regierungs-Amtsblätter bekannt gemachten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 zu Grunde.

Bedingungen etc. liegen im unterzeichneten Büreau während der Geschäftsstunden zur Einsichtnahme aus, dieselben können auch nebst dem Angebotsbogen gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ 50 ₰ in Baar (nicht in Briefmarken) von da unfrankirt bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und mit der auf dem Angebotsbogen angegebenen Aufschrift versehen bis zu oben angeführtem Termine postfrei an unterzeichnete Dienststelle einzureichen.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Erfurt, den 6. Juli 1891. (1361)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

---

4. Bilanzen.

Vermögens-Bilanz der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft, Ende März 1891,
welche in der Generalversammlung am 30. Juni 1891 genehmigt worden ist.

Aktiva.				Passiva.		
1.	Erwerbspreis der Braunschweigischen Eisenbahn einschliesslich der Erweiterungen und Neubauten, sowie eines Zuschusses von 200 000 ℳ an die Preussische Staatseisenbahn-Verwaltung zu den Baukosten der Linie Hildesheim-Braunschweig	103 396 526	62	1.	Aktienkapital	36 000 000 —
2.	Forderung an den Preussischen Staat in Höhe des zur Verwendung für Bauzwecke übernommenen Bestandes des Braunschweigischen Eisenbahngesellschafts-Baufonds	140 216	86	2.	Prioritätsobligationen-Kapital I. Emission von 1874 . . . . . (Hiervon sind amortisirt 1 484 400 ℳ)	9 600 000 —
3.	Rentenforderung der Aktionäre an den Preussischen Staat . . . . . (¼ der auf das Kalenderjahr 1891 entfallenden Rente von 1½ % auf 36 000 000 ℳ)	135 000	—	3.	Amortisirtes Prioritätsobligationen-Kapital II. Emission von 1881	29 750 —
				4.	Forderung des Preussischen Staates in Höhe der gekündigten und durch Umtausch gegen Staatsschuldverschreibungen bezw. durch Baarzahlung getilgten Prioritätsanleihe der Braunschweigischen Eisenbahn II. Emission von 1881	3 370 250 —
				5.	Werth der an die Herzoglich Braunschweigische Regierung zu entrichtenden Annuität . . . . . (davon sind amortisirt 4 536 347 ℳ 41 ₰)	50 187 699 —
				6.	Verwendungen für Erweiterungen aus dem Reservefonds	4 229 044 48
				7.	Zuschuss der Stadt Einbeck zum Bau der Bahn Salzderhelden-Einbeck . .	120 000 —
				8.	Rente an die Aktionäre . . . . . (¼ von 1½ % auf 36 000 000 ℳ)	135 000 —
	Summe	103 671 743	48		Summe	103 671 743 48

Magdeburg, den 27. Mai 1891. (1362)
Königliche Eisenbahndirektion, als Vorstand der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft.
Schmidt.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Königliche Technische Hochschule zu Hannover.

Eröffnung des **Studienjahres 1891/92 am 1. Oktober 1891.** Einschreibungen erfolgen vom 2. bis 28. Oktober 1891 und für Vorlesungen des Sommers vom 6. bis 25. April 1892. — Programme vom Sekretariat zu beziehen.

Hannover, im Juli 1891.

Der Rektor Dolezalek.

Nr. 13. Jahrgang 1891. Berlin, am 11. Juli 1891.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. Juli Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr. der Güter	Bezeichnung: Marke	Bezeichnung: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	—	1	—	eis. Rahmen —	7	1	Düsseldorf	Rechtsrh. Köln	beiSchuppenrevision.
2	A	22	1	Kiste	leer —	5	2	Bremen	K. E.-D. Hannover	
3	A G	4	1	Fass	leer —	14	3	Bochum B. M.	Rechtsrh. Köln	
4	A H	105	1	Kollo	Bretter —	32	4	Bremen	K. E.-D. Hannover	beschr.: Bremen. Auf der Strecke gef.
5	A K	5502	1	Ballen	Pantoffeln —	17	5	Düsseldorf	Rechtsrh. Köln	
6	A T E	—	1	„	Baumwolle —	177	6	Bremerhafen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppenrevision.
7	B	735	1	Pack	Schaufeln —	5	7	Dortmund B. M.	Rechtsrh. Köln	
8	B/C	5582 11400	2	Körbe	l. Blechflaschen —	27	8	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: — Mainz.
9	B & E	3721	1	Korb	Blechflaschen —	5	9	„	„	bez.: Bockenheim.
10	B R	6	1	Ballen	Manufakturwaaren —	35	10	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Bromberg	auf Begleitschein ab Barmen. Rittershausen erhalten.
11	B S	5317	1	Kiste	Drahtstifte —	94	11	Soest	K. E.-D. Hannover	
12	B St	—	1	Kollo	4 zusammengeb. Stück Eisen	7	12	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
13	C F	464	1	Kiste	leere Blecheimer —	17	13	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppenrevision.
14	C R	3287	1	Pack	eis. Bügel —	17	14	Dortmund Rh.	Rechtsrh. Köln	
15	C W	36	1	—	Pflugstahl —	3	15	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
16	D	—	1	—	Achsenbüchse —	3	16	Hagen	„	
17	D F T	271	1	Kollo	2 Stühle —	8,5	17	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppenrevision.
18	D G	2787	1	Fass	leer —	8	18	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: — Mainz.
19	E	6	1	—	Küchenbrett	16	19	Essen B. M.	Rechtsrh. Köln	
			2	—	Ofenrohre					
20	E B & C	3169	1	Bund	Stahl —	27	20	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
21	E G	440	1	Kiste	Eisenw. —	56	21	Elberfeld St.	„	
22	E L D N 12. 87	—	1	Stück	Auflaufkeil —	13	22	Metz	Elsass-Lothring.	
23	F A & Co.	7	1	Kiste	Stärke —	30	23	Solingen Nord	K. E.-D. Elberfeld	
24	F K	—	1	—	Roster —	4	24	Bocholt	Rechtsrh. Köln	
25	G B	4069	1	Kiste	leer —	7	25	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Nürnberg-Mainz.
26	G C	1701	1	Pack	Wollabfälle —	5	26	Düsseldorf	Rechtsrh. Köln	
27	G G & J	6028/30	1	„	eiserne Eimer —	43,5	27	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppenrevision.
28	G M	251	1	—	Ambos —	268	28	Düsseldorf	Rechtsrh. Köln	
29	H M	1	1	Sack	Kartoffeln —	31	29	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: — Mainz.
30		937	1	—	Pflugschaar —	4	30	Münster	Rechtsrh. Köln	
31	J G N	870	1	Kistchen	gebr. Kleider u. Wäsche	5,5	31	Fürth	Bayerische Stsb.	bez.: vermuthl. Aschaffenburg.
32	J H N	—	1	Fass	leer —	9	32	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppenrevision.
33	J M	3	1	Korb	2 Blechflaschen —	7	33	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: — Mainz.
34	J R	6591	1	Kiste	Hausrath —	14	34	Saarburg	Elsass-Lothring.	
35	J S	4240	1	„	Feuerzeug —	13	35	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
36	J S R	45	1	Fass	leer —	6	36	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: — Mainz.
37	J Z B	742	1	Bierfass	leer —	10	37	Ulm	Württemb. Stsb.	
38	K	9	2	Kolli	eis. Ringe —	62,5	38	Düsseldorf	Rechtsrh. Köln	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
39	K B St B	477 / 478	2	—	Vorhangschlösser —	0,5	39	Ingolstadt C. B.	Bayerische Stsb.	
40	K E D H	1548	1	Oelkanne	leer (20 l fassend) —	—	40	Hannover Eilg.-Abf.	K. E.-D. Hannover	bei Schuppenrevision.
41	K J	—	1	Korb	Citronen —	20	41	Bad Reichenhall	Bayerische Stsb.	
42	K W	13	1	—	Heerddeckel —	—	42	Siegburg	Rechtsrh. Köln	
43	L	—	4	—	Eisenbleche —	25,5	43	Düsseldorf	„	
44	L	18	1	Ballen	Bett? —	31	44	München Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
45	L H	453 / 2503	2	Kisten	leer —	11,5	45	Bremen	K. E.-D. Hannover	bei Schuppenrevision.
46	M	5396 a	2	Fässer	gemahlene Kreide —	108	46	Düsseldorf	Rechtsrh. Köln	
47	M A	57	1	Pack	Bolzen —	11	47	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
48	M A F	9577	1	Kiste	Doppelventil —	18	48	Barmen-Rittersh.	„	
49	M D	7	1	Rolle	Bleirohr —	—	49	Bochum B. M.	Rechtsrh. Köln	
50	M H S	1332	1	Fass	leer —	12	50	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Honsdorf.
51	MM	11	1	—	Sandstein —	50	51	Altenkirchen	Rechtsrh. Köln	
52	MN	7677	1	Kiste	leer —	19	52	Hannover Süd	K. E.-D. Hannover	beschr.: „Barsinghausen“.
53	M W W	—	1	Stange	Eisen —	20	53	Schwandorf	Bayerische Stsb.	
54	O M	1153	1	Ballot	? —	25,5	54	Stuttgart	Württemb. Stsb.	trägt eine beschädigte Stationsmarke „Forst i/L.“.
55	P C	1010	1	Korb	Blechflaschen —	5	55	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Kreuznach.
56	R K	18	1	Kollo	Ofentheil —	2	56	Bremen	K. E.-D. Hannover	auf dem Bahnhofe gef.
57	S	5	1	Sack	Abwerg —	15	57	Friedrichshafen	Württemb. Stsb.	
58	S	—	1	—	Flacheisen —	247	58	Steele Bhf.	Rechtsrh. Köln	
59	S & C	4380/1 / 4639 / 4379	4	Kisten	leer —	136	59	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	Elberfeld-Nürnberg bez.
60	S C	302	1	Stange	□-Eisen —	50	60	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
61	S C H	0	1	—	Leine —	—	61	Giessen	K. E.-D. Hannover	
62	S H	—	1	—	Kette —	—	62	Cassel O.	„	
63	S R oder S B	7	1	Fass	leer, 28 l fassend —	10	63	Fürth	Bayerische Stsb.	
64	S S ohne	18/19 / —	2 / 3	Körbe / „	leer —	50	64	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
65	St	120/21	2	hölzerne Tubs	leer —	7	65	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppenrevision.
66	St	122	1	Kiste	leer —	3	66	„	„	beiSchuppenrevision.
67	S W	1352	1	„	Blechwaaren —	19	67	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez.: Frankfurt a/M.
68	W	—	6	Kübel	Amerik. Schmalz —	175	68	Crefeld	Linksrh. Köln	
69	W St	3113	1	Kiste	leer, gebr. —	26	69	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
70	G Beier & Co. Mainz	22	1	Korb	Blechflaschen —	6	70	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
71	R. D. Dalberg Rostock	—	1	—	Maschine —	350	71	Oberdorf b. Biessenh.	Bayerische Stsb.	
72	A. E. Fischer	—	1	Korb	Blechflaschen —	4	72	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
73	v. Houdt	—	1	„	leer —	—	73	Gheel	Grand Central Belge	
74	B Kries	5	1	Fass	Wein —	132	74	Marienburg	K. E.-D. Bromberg	
75	Saarburg	—	1	Ballen	Spunde —	7	75	Saarburg	Elsass-Lothring.	
76	P Sandfried, Heidelberg	9046	1	Kiste	Tabak —	38	76	Wörrstadt	Hessische Ludwigsb.	bez.: Wörrstadt.
77	Schubert Augsburg	—	1	Sack	19 leere Cementsäcke	11,5	77	Jagstfeld	Württemb. Stsb.	
78	Schultze Wetter	—	1	—	eis. Bettstelle —	33	78	Wetter, Ruhr	K. E.-D. Elberfeld	
79	S K Schumann & Küchler, Erfurt	152	1	—	Laterne —	12	79	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Erfurt-Mainz.
80	E. Thiele Berlin	—	1	Oelkanne	leer, 20 l fassend —	—	80	Hannover Eilg.-Abf.	K. E.-D. Hannover	beiSchuppenrevision.
81	Zégers	—	1	Korb	— —	14	81	Hasselt	Grand Central Belge	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					C. Güter m. Numm. bez.:					
82	—	1 (blau)	1	Stab	Eisen —	14	82	Fröndenberg	K. E.-D. Elberfeld	
83	—	23	1	Kollo	Maschinentheil —	4	83	Königsberg i/P.	K. E.-D. Bromberg	
84	—	24—3	2	—	Decken —	—	84	Gerpinnes	Grand Central Belge	
85	—	284 54	1	Ballen	Packtuch (Presstuch)	50	85	Darmstadt	Hessische Ludwigsb.	
86	—	425	1	—	Ofen —	55	86	Düsseldorf	Rechtsrh. Köln	
87	—	6907	1	Blechflasche	leer (in einem Korbe stehend)	5	87	Stuttgart	Württemb. Stsb.	bez.: Würzburg-Stuttgart.
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
88	schwarzer Strich	—	1	Bienenkorb	leer —	5,5	88	Minden	K. E.-D. Hannover	
89	W.	4561	1	Kiste	Kirmesswaaren —	28	89	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
90		2483	1	„	Cognac —	29	90	„	„	
91	KC	1297	1	„	Kistenbretter —	106	91	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: — Mainz.
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
92	—	—	1	Stück	Bauholz —	35	92	Schönebeck	K. E.-D. Magdeburg	auf d. Strecke gefunden.
93	—	—	1	Korb	Blechbüchse mit Lederfett (anschein.)	9	93	Oberröblingen a/H.	K. E.-D. Erfurt	
94	—	—	3	Blechkannen	leer —	3,5	94	Berlin	„	
95	—	—	1	grüner Blechkoffer	— —	55	95	Leipzig M.	K. E.-D. Magdeburg	
96	—	—	1	Sack	Cocosnüsse —	23	96	Bremen	K. E.-D. Hannover	bei Schuppenrevision.
97	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht —	24,5	97	Lennep	K. E.-D. Elberfeld	
98	—	—	1	Pack	Düngergabeln —	6	98	Fröndenberg	„	
99	—	—	1	„	Eisen —	8	99	Würzburg	Bayerische Stsb.	
100	—	—	17	Kolli	Eisen —	—	100	Ratingen	K. E.-D. Elberfeld	
101	—	—	1	Stab	⊔-Eisen, 5,5 m lg., mit 2 neuen Stricken	35	101	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
102	—	—	2	Stäbe	□-Eisen, 1,80 m lg., 1,5 cm stark	7,5	102	Wesel	Rechtsrh. Köln	
103	—	—	2	Pack	Eisendraht —	133	103	Meschede	K. E.-D. Elberfeld	
104	—	—	1	—	Eisenplatte —	35	104	Bönen	„	
105	—	—	1	Korb	Eisenschrauben —	79	105	Münster	Rechtsrh. Köln	
106	—	—	1	—	loser Eisenstab —	13	106	Bensdorf	Elsass-Lothring.	
107	—	—	4	—	offene Eisenstäbe, 3,5 m lang	35	107	Isny	Württemb. Stsb.	
108	—	—	6	—	unverpackte Eisentheile	3,5	108	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
109	—	—	1	Ballen	Emballage —	120	109	Neuss	Linksrh. Köln	
110	—	—	3	Stück	4 m lange Flacheisen	28	110	Lobberich	„	
111	—	—	1	Rolle	Flossseil —	37	111	Kronach	Bayerische Stsb.	ohne Bezettelung.
112	—	—	2	—	eis. Gasrohre —	10	112	Inowrazlaw	K. E.-D. Bromberg	
113	—	—	3	—	Gusstheile —	39	113	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
114	—	—	1	Pack	Holzpantoffeln (24 Stück)	8,5	114	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
115	—	—	5	—	lose Holztheile —	25	115	Saarburg	Elsass-Lothring.	
116	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	22	116	St. Ludwig	„	
117	—	—	1	—	Kette, 11,5 m lang —	93	117	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	vermuthlich von 1 Hebekrahn.
118	—	—	2	—	Ketten —	—	118	Cassel O.	K. E.-D. Hannover	
119	—	—	1	Pack	vermuthl. alte Kleider	8	119	Würzburg	Bayerische Stsb.	
120	—	—	1	—	Kleidergestell —	1	120	Bremen	K. E.-D. Hannover	bei Schuppenrevision.
121	—	—	1	Bund	Kleineisenzeug —	10	121	Berlin	K. E.-D. Erfurt	
122	—	—	1	—	Küchenbört —	1,5	122	Bremerhafen	K. E.-D. Hannover	gelb angestrichen.
123	—	—	2	—	Kupferscheiben —	0,5	123	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
124	—	—	2	Stück	Lagerkasten —	11	124	Mühlhausen	Elsass-Lothring.	
125	—	—	1	Kiste	Laschen —	99	125	Saarburg	„	
126	—	—	1	Pack	eis. Laschen —	20	126	Uerdingen	Linksrh. Köln	
127	—	—	1	—	Latirbaum —	—	127	Hanau	K. E.-D. Frankf. a/M.	
128	—	—	1	—	Lokomotivschornstein (altes Eisen)	39	128	Lehrte	K. E.-D. Hannover	auf d. Strecke gefunden.
129	—	—	1	Pack	Messingblech —	21	129	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
130	—	—	1	Milchkanne (20 l fassend)	—	5	130	Grafing	Bayerische Stsb.	Kanne trägt auf einem Messingplättchen den Namen des Versenders „F.H.Schmidt München“.
131	—	—	1	—	loser polirter Muschelaufsatz von einer Bettstelle	2	131	Crefeld	Linksrh. Köln	
132	—	—	2	—	offene gusseis. Ofentheile	10	132	Geislingen	Württemb. Stsb.	
133	—	—	1	Blechkanne	Oel —	38	133	Düsseldorf	Rechtsrh. Köln	
134	—	—	1	Stück	eis. viereckige 41,8 cm lange Platte	22	134	Graudenz	K. E.-D. Bromberg	
135	—	—	1	Holzverschlag	gebrauchtes eis. braun gestrichenes Reservoir mit 1 Messingkrahn u. 2 Holzböden	77	135	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
136	—	—	1	—	eis. Riemscheibe —	30	136	Schönebeck	K. E.-D. Magdeburg	
137	—	—	1	—	Riemenscheibe —	9	137	Neumarkt i/Oberpf.	Bayerische Stsb.	
138	—	—	1	—	eis. Rohr —	21	138	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
	—	—	1	—	eis. Rohr (Kniestück) —	—		Wolfenbüttel		
139	—	—	2	—	eis. Rohre 1,5 u. 1,75 m Länge u. 2 bezw. 5 mm Durchmesser	12	139	Berlin	K. E.-D. Erfurt	alte, gebrauchte Gasrohre.
140	—	—	3	Rollen	Rohrgeflechte —	44,5	140	Seelze	K. E.-D. Hannover	23/6. auf der Strecke gef.
141	—	—	1	Stab (emb. in Leinen)	Rundeisen —	4	141	Hof	Bayerische Stsb.	
142	—	—	1	—	Sackkarre —	—	142	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
143	—	—	2	Pack	Säcke —	37	143	Meschede	K. E.-D. Elberfeld	
144	—	—	1	„	Schaufeln —	26	144	Essen B. M.	Rechtsrh. Köln	
145	—	—	1	„	2 Sessel —	75	145	Saarbrücken	Linksrh. Köln	
146	—	—	1	Sack	Soda —	99	146	Dahlerau	K. E.-D. Elberfeld	
147	—	—	6	Stück	Spaten —	11	147	Harburg	K. E.-D. Hannover	
148	—	—	1	Bund	Stahlstäbe —	52	148	B.-Gladbach	K. E.-D. Elberfeld	
149	—	—	1	—	Stechkarre aus Eisen —	—	149	Rheine	Rechtsrh. Köln	
150	—	—	1	—	einfache Steige (leer)	7	150	Nördlingen	Bayerische Stsb.	
151	—	—	1	Verschlag	3 Zinkbleche —	45	151	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
152	—	—	1	Pack	Zinngusswaaren —	5	152	Berlin	K. E.-D. Erfurt	aus 10132 K. S. St.

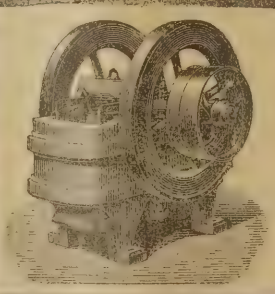
II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Columbus-Freitreppe
D. R. P.
Columbus-Perron und Trottoir aus Eisen, für Gärten, Wege, Böschungen, Dämme; besonders vortheilhaft für Anlagen in aufgeschüttetem Boden; haltbarer, schöner, 33 % billiger als Steintreppen. Ill. Preisliste kostenfrei.
Richard Hermanns & Co., Elberfeld.

Compendium der elektrischen Telegraphie
von L. Weidenbach.
Kgl. Eisenbahn-Telegraphen-Inspektor.
Zweite vermehrte Ausgabe.
554 Seiten gr. 8° mit 170 Text-Holzschnitten und 48 lithogr. Tafeln.
Preis geh. 11 *M.*
M. Bischkopff's Verlag in Wiesbaden.

Vorkursus: October. **Anhaltische Bauschule Zerbst** Wintersemester: 4. November.
Bauhandwerker, Tischler, Steinmetzen, Ziegelei-Techniker, s. Fachschule f. Eisenb.-, Strassen- u. Wasserbautechniker. Reifeprfg. v. Staats-Prüfungs-Commiss. Kostenf. Ausk. d. d. Direct.

Technikum Hildburghausen. Getrennte Fachschulen für Maschinentechniker etc. und Baugewerk & Bahnmeister etc.
Hon. 75 Mk. Vorunterr. frei. Rathke, Dir.



GRUSONWERK
Magdeburg-Buckau
empfiehlt von seinen Fabrikations-Specialitäten:
Steinbrechmaschinen
in bewährter Construction und solidester Ausführung
zur Herstellung von Strassenschotter.
Hartguss Brechbacken
nach mehr als 600 Modellen.
Ausführliche Kataloge unentgeltlich und postfrei.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt der Maschinenfabrik und Kesselschmiede von R. Wolf in Magdeburg-Buckau bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 8. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 54. **Zeitung des Vereins** 1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 800 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 15. Juli 1891.

Inhalt:

Ueber Verbindungen und Beförderungsmittel im Newyorker Orts- und Nachbarverkehr.

Vereins-Mittheilungen:
Neue Vereinsbahnstrecken.
Rundschreiben.

Aus dem Deutschen Reich:
Staatsminister Thielen.
Reichs-Eisenbahnen.
Eisenbahnkonferenz.
Preussische Staatsbahnen.
Gemeindebesteuerung der Eisenb.
Tarife.
Eröffnung und Erweiterung der Abfertigungs-Befugnisse von Stationen.
Aenderung von Stationsnamen.
Crefelder Eisenbahn.
Kaysersberger Thalbahn.
Lübeck-Büchener Eisenbahn.
Mannheim - Weinheim - Heidelberg-Mannheimer Lokalbahn.
Pfalzburger Strassenbahn.
Schlafwagenbetrieb auf d. Strecke Berlin-München.
Berliner Stadt - Fernsprecheinrichtung.

Aus der Schweiz:
Beschluss des Schweizer. Bundesrathes, betr. Einführung der durchgehenden Bremsen auf den Schweizer. Eisenbahnen.
Gotthardbahn.
Langenthal-Huttwilbahn.
Nordostbahn.
Vereinigte Schweizerbahnen.

Aus Frankreich:
Ernennung der Mitglieder der Eisenbahn-Verwaltungsräthe.
Umbau der Linie Paris-Limours.
Verschluss der Wagenthüren bei den Vorortzügen.
Die Frage der Fahrpreisermässigungen für gewisse Beamtengruppen.
Aufhebung der Theilbetriebsrechnung bei der Südbahn.
Personalnachrichten.

Aus Nordamerika:
Gesetz, betr. Beleuchtung und Lüftung der Tunnel im Staate Newyork.
Gesetz, betr. Einsetzung einer Eisenbahn - Aufsichtsbehörde im Staate Texas.
Wettbewerb zwischen den Kanadischen Bahnen und denen der Vereinigten Staaten.
Kanadische Ueberlandb. in 1890.
Chignecto Schiffs-E. (Kanada).
Monterey- u. Golf-E (Mexiko).

Urtheile des Reichsgerichts:
Erkenntniss vom 19/5. 1890.
Erkenntniss vom 1/4. 1891.

Bücherschau:
Inhaltsverzeichniss der Jahrgänge 1881—90 des Centralblatt der Bauverwaltung.
Der Almanach der K. K. Oesterr. Staatsbahnen.

Verschiedenes:
Brand-Versicher.-Verein Preuss. Staatseisenbahn-Beamten.
Preussischer Beamtenverein.
Fahrgeldunterschlagungen auf einer Englischen Bahn.

Personalnachrichten:
Deutsches Reich.
Bayerische Staatseisenbahnen.

Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnung von Stationen.
2. Schliessung von Stationen.
3. Güterverkehr.
4. Verdingungen.
5. Verkauf von Altmaterialien.

Nichtamtl. Bekanntmachungen

Ueber Verbindungen und Beförderungsmittel im Newyorker Orts- und Nachbarverkehr.

Die Stadt Newyork liegt ihrem Haupttheile nach auf der im Jahre 1609 zum ersten Male von Europäern betretenen Insel Manhattan, die im Süden von der Bay von Newyork, im Westen vom Hudson und im Osten von dem East River benannten Meeresarm begrenzt wird. An letzteren schliesst sich nördlich der Harlem River an, der durch einen schmalen, gewundenen Flussarm, den Spuyten-Duyvel-Creek, die Verbindung mit dem Hudson vermittelt. An der an der Bay belegenen Südspitze, bei der „Battery", etwa eine halbe Englische Meile breit, nimmt die Insel nach Norden kegelförmig zu, bringt es jedoch auch an der breitesten Stelle nicht über 2,5 Meile, so dass die Stadt, welche nach dem letzten, vor ungefähr Jahresfrist aufgenommenen Census bereits 1 627 220 Einwohner zählte, innerhalb des alten, vom Harlem River begrenzten Weichbildes — das in den letzten Jahren allerdings über diese Wasserstrasse hinausgegriffen und in der Vorstadt Morrissamin eine Fortsetzung gefunden hat — in der Querrichtung räumlich sehr beschränkt ist, während sie in der Länge bereits über 12 Meilen sich ausdehnt. Die Strassen sind, wie in den meisten Amerikanischen Städten, derart schachbrettartig angelegt, dass die Längs- und Querlinien einander in gleich grossen Abständen rechtwinklig durchschneiden und so eine Anzahl gleich grosser Quadrate, s. g. Blocks bilden. Die Längsstrassen heissen Avenuen (A, B, C, D und 1 bis 13), während in der Quere, von Ost nach West, die mit Zahlen von 1 bis 225 bezeichneten Streets sich hinziehen. Nur in dem Südstadttheil, der der älteste und nicht so regelmässig gebaut ist, führen die Strassen Namen, und von hier nimmt auch der 5 Meilen oder 8 km lange Broadwey, der die Stadt erst gerade, ziemlich genau in ihrer Längenachse und sodann mit einer leichten Schwenkung nach Nordosten zu durchzieht, seinen Ausgang.

Da die eigenthümliche Lage der Stadt in der Breite, abgesehen vom Nordosten, jede Erweiterung ausschliesst, und auch in der Länge eine Ausdehnung nur nach Norden hin zulässt, da ferner „Lowntown", d. h. in den engen, fast nur von Börsen, Banken, Waarenmagazinen und sonstigen, zum Theil thurmhohen Geschäftshäusern eingenommenen Strassen des Südendes Raum und Luft zum Wohnen für eine irgend nennenswerthe Anzahl von Menschen und namentlich für die besser situirten Klassen sich nicht bieten, ein grosser Theil der Bevölkerung somit meilenweit von dem Platze seiner geschäftlichen Thätigkeit, sei es im nördlichen Theil von Newyork, sei es in den Nachbarstädten Jersey City, Hoboken und Brooklyn Wohnung zu nehmen genöthigt ist, gilt es für Hunderttausende von Menschen täglich hin und her Wege zurückzulegen, die für den Bewohner mancher Europäischen Klein- und Mittelstadt bereits eine ansehnliche Reise ausmachen würden. Die Hauptverbindung mit Brooklyn, das für sich allein über 800 000 Einwohner zählt, bildet die Suspension- oder East River Bridge, die berühmte Hängebrücke über den East River, die von dem aus Mühlhausen in Thüringen gebürtigen, in Erfurt und Berlin ausgebildeten Ingenieur John Röbling entworfen, nach seinem Tode unter Leitung seines Sohnes ausgebaut und 1883 dem

Verkehre übergeben ist, ein geniales Werk, das bei einer Länge von 1785 m oder nahezu 6000′ eine Breite von 85′ aufweist und in einer Höhe von 135′ über der Hochwassermarke aufgeführt ist, so dass die grössten Seeschiffe mit ihren Mastspitzen ungehindert unter ihr hindurchfahren können. Zwei Schienenwege für Kabelbahnen, deren Wagen durch ein endloses, von Dampfkraft getriebenes Drahtseil fortbewegt werden, je eine Wagenfahrstrasse zu beiden Seiten der Bahn und ein oberhalb der Bahnen in der Mitte angebrachter Weg für Fussgänger führen über die Brücke, über welche nahe an 40 Millionen Menschen zu Bahn, zu Wagen und zu Fuss im letzten Jahre hinüberpassirt sind. Eine doppelt so grosse Anzahl ist nebenher durch 8 Ferrylinien zwischen Newyork und Brooklyn hin- und her befördert, und eine nahezu ebenso grosse Völkerwanderung hat sich auf den Dampffähren über den Hudson nach und von Newjersey ergossen. Diese Fährboote, die bei ihren riesigen Grösseverhältnissen für ganze Ortsbewohnerschaften mit Hab und Gut, Wagen und Pferden Raum bieten, erfreuen sich grosser Beliebtheit, weil sie zu dem billigen Preise von 1 Cent bei Tage und 2 Cent bei Nacht alle Paar Minuten mit „full speed“ in kürzester Zeit ihre Fahrten machen und vor allen Dingen, namentlich zur warmen Jahreszeit einen erheblich angenehmeren Aufenthalt gewähren, als die überfüllten Pferde- oder Hochbahnwagen. Aus diesen Gründen wird der Wasserweg auch up und down, d. h. im Binnenverkehr zwischen den Newyorker Süd- und Nordstadttheilen viel benutzt, wenngleich hier die Beförderung zu Lande naturgemäss bei weitem überwiegt. Die Droschken, die mit durchschnittlich recht guter Ausstattung und Bespannung sowohl als Kupees wie als viersitzige Landauer vorhanden sind, kommen, selbst in diesem Binnenverkehr wegen ihrer unverhältnissmässig hohen Fahrpreise — der niedrigste im Tarif überhaupt erscheinende Satz ist 1 D. oder 4,25 ℳ — so gut wie gar nicht in Betracht; als Hauptbeförderungsmittel für den Massenverkehr dienen vielmehr neben den nicht sehr zahlreichen Omnibussen 12 Pferdebahnlinien und vor allem die Elevated Railroads, die Hochbahnen. Diese, mit Dampf betriebenen, normalspurigen, lediglich für den Lokal-Personenverkehr eingerichteten Bahnen sind es, die mit ihrem auf eisernen Pfeilern und Trägern ruhenden, je nach den Terrainverhältnissen in der Höhe des 1. oder 2. Stockwerks der Häuser sich entlang ziehendem Bahnkörper der Stadt ein ganz besonders charakteristisches Gepräge verleihen, ohne allerdings den Strassen, durch welche sie führen, zur besonderen Zierde zu gereichen. Es bestehen vier selbständige, nach mancherlei Fusionirungen und sonstigen merkwürdigen Schicksalen jetzt sämmtlich von der Manhattan Company, unter Leitung des mehr als 100fachen Millionärs Jay Gould betriebene Linien, die durchweg, von South-Ferry, dem Südende ausgehend, die Stadt fast in deren ganzer Länge durchziehen, und von denen die 2 östlichen in ihrem Haupttheil die 2. und 3. Avenue, die 2 westlichen — die sich beim Centralpark, an der 58. Strasse, in eine einzige Linie vereinigen — die 6. und 9. Avenue entlang führen. Der Fahrpreis beträgt auf jeder dieser Linien, ebenso wie im Omnibus und auf der Pferdebahn, für eine beliebig lange Strecke sowie zu jeder Tages- und Nachtzeit einen „Nickel“, d. h. 5 Cts. = 20 ₰. Die Züge, welche auf der third und sixth avenue line auch die ganze Nacht hindurch alle Viertelstunde kursiren, während auf den beiden äusseren Linien der Verkehr zwischen 1 und 5 Uhr Morgens ruht, laufen bei Tage in Zwischenräumen von 2 bis 6 Minuten mit einer Fahrgeschwindigkeit, die unter Berücksichtigung des für Weichen, scharfe Kurven und starke Neigungen vorgeschriebenen langsameren Tempos sich auf durchschnittlich 12 Meilen in der Stunde stellt. Die längste Strecke, von der Battery bis zur 155. Strasse, ungefähr 10 Meilen, wird trotz der zahlreichen Stationen, die in reichlichster Berücksichtigung der Verkehrsbedürfnisse fast nirgends weiter als ½ Meile, zum grössten Theil vielmehr in erheblich kürzeren Entfernungen von einander angelegt sind, in 52 Minuten durchfahren. Gehalten wird nur so lange, bis der Zu- und Abgang der Passagiere sich vollzogen hat, ein Geschäft, das sich durchweg in weniger als einer Minute erledigt. Diese schnelle Abwickelung wird namentlich dadurch gefördert, dass nicht nur die Züge, wie auf der Berliner Stadtbahn, auf demselben Geleise immer nur in einer Richtung, d. h. „up“ oder „down“ laufen, sondern dass dementsprechend auch die Stationen — zu denen man auf bedeckten, in die Seitenstrassen hinein gebauten Treppen hinaufsteigt — doppelseitig angelegt sind, Zu- und Abgang des Publikums also in der Richtung nach Norden in einem Gebäude, in derjenigen nach Süden in einem anderen, gegenüber liegenden stattfindet. Da zudem auch die ankommenden Passagiere auf einem andern Gang auf die Strasse herunter gelangen, wie die hinzukommenden zum Bahnsteig hinauf, so wird jede Kollision zwischen Fahrgästen verschiedener Richtungen vermieden. Die Züge sind ausser vom Maschinenpersonal nur vom Kondukteur (Zugführer) und 2 bis 3 Guards (Schaffnern) begleitet und bestehen durchschnittlich aus Lokomotive und 3 bis 4 langen, gut ventilirten, mit breiten Glasfenstern versehenen, nur eine Klasse führenden Interkommunikationswagen, in denen die aus Rohr oder Stroh geflochtenen Sitze wie bei unseren Pferdebahnwagen an den Langwänden, die einzelnen Plätze durch niedrige Lehnen von einander getrennt, angebracht sind, während in der Mitte ein breiter Gang frei gelassen ist, in welchem allerdings während der Hauptverkehrsstunden dicht gedrängt Dutzende von Passagieren stehen, die sich an den von der Decke herunterhängenden Lederriemen festhalten.

Der Fahrkartenverkauf erfolgt an einem oben dicht bei der Treppe belegenen Schalter und geht, da es nur eine Sorte Billets und nur einen Fahrpreis, also weder viel zu fragen noch zu wechseln gibt, ausserordentlich schnell und glatt von statten. Am Ende eines abgegrenzten Ganges, der vom Schalter zum Perron führt, lässt man, ehe man auf letzteren hinaustritt, das Billet, das ungefähr so gross ist, wie ein Fahrschein der Berliner Pferdebahn, in die Spalte eines Glasbehälters gleiten, der auf einem grösseren viereckigen Kasten angebracht ist, in dessen Innerem die hineingeworfenen Billets alsbald verschwinden. Bei dieser „box“ ist ein Beamter (gateman) stationirt, der die Billetabgabe überwacht und alle 2 Minuten mittelst eines Hebels einen Mechanismus in Bewegung setzt, durch welchen die Fahrkarten im Innern des Kastens zerstochen und entwerthet werden. Im übrigen ist die box verschlossen und kann nur von eigens dazu bestellten Kontrolbeamten geöffnet werden, welche die entwertheten Billets in bestimmten Zeiträumen zu Revisionszwecken herausnehmen.

Irgend welche Kontrole während der Fahrt oder beim Verlassen der Stationen findet nicht statt, und so ist auf letzteren, ausser den Schalterbeamten, der nebenher darauf zu achten hat, dass Niemand, ohne ein Billet zu lösen, am Schalter vorbeigeht, überall nur der gateman vorhanden, dem neben seinen Funktionen an der box noch die Verpflichtung obliegt, in dem Augenblick, wo der Zug einfährt, ein Gitter vor dem Perron zu schliessen, so dass Niemand mehr auf letzteren hinaus kann.

Das Publikum der Hochbahnen rekrutirt sich aus allen Ständen und ist von durchweg anständiger Haltung; namentlich wird es kaum vorkommen, dass ein Herr sitzen bleibt, wenn er aufschauend in seiner Nähe eine Dame stehen sieht, die ihn hilfeflehend oder auch nur schüchtern fragend anblickt.

J. Pieck.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die am 1. April d. J. für den Personenverkehr eröffnete Strecke Schöneberg-Potsdamer Bahnhof Ringbahn (2,27 km) der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin, ist als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2242 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend die Frage der Zuständigkeit des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs zur schiedsrichterlichen Entscheidung von Streitfällen (abgesandt am 10. d. Mts.).

Nr. 2242 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend die Frage der Zuständigkeit des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs zur schiedsrichterlichen Entscheidung von Streitfällen (abgesandt am 10. d. Mts.).

Nr. 2265 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Ergänzung der Bestimmungen in Anlage II des Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 10. d. Mts.).

Nr. 2267 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Antrag der Direktion der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft auf Auslegung streitiger Bestimmungen des Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 10. d. Mts.).

Nr. 2268 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Auslegung streitiger Bestimmungen des Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 10. d. Mts.).

Nr. 2283 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 10. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Staatsminister Thielen.

Zu Ehren des bisherigen Präsidenten der Hannoverschen Eisenbahndirektion, jetzigen Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten, Excellenz Thielen, fand am 6. d. Mts. in Hannover ein Fackelzug statt, welcher sich vom Raschplatze ab, vor dem Central-Postgebäude vorbei, über den Ernst-Augustplatz nach der Königstrasse durch die Hinüberstrasse nach dem Wohnhause des Ministers, Schiffgraben 16, in Bewegung setzte. Vor dem Hause nahm ein Theil des Zuges Aufstellung, während der weitaus grösste Theil in der Hinüberstrasse und Königstrasse verbleiben musste. Nachdem Kanzleirath Isenberg eine Ansprache gehalten und Herr Minister Thielen darauf erwidert hatte, wurden die Abgeordneten von dem Herrn Minister eingeladen, ihm in seine Wohnung zu folgen. Die Musik spielte darauf noch einige Stücke, dann setzte sich der Zug nach dem Konzerthause in Bewegung, wo ein Kommers abgehalten wurde. — Am Tage vorher hatten sich zu Ehren des Herrn Ministers etwa 150 Personen zu einem Abschiedsmahl versammelt, meist höhere Eisenbahnbeamte, Mitglieder des Bezirks-Eisenbahnraths, Spitzen der Behörden usw. Das Hoch auf Se. Majestät den Kaiser wurde dabei vom Oberpräsidenten v. Bennigsen ausgebracht. Die übrigen Trinksprüche, welche vom Ober-Regierungsrath Förster eröffnet wurden, gipfelten in Glück- und Segenswünschen für den neuen Minister der öffentlichen Arbeiten. Der Herr Minister antwortete darauf folgendes:

„Tiefbewegt von der dargebrachten freundlichen Gesinnung, der allzu grossen Anerkennung dessen, was mehr erstrebt als geleistet, sage ich allen Amtsgenossen, allen, die mit mir gearbeitet, besten Dank. Wenn es nach meinen persönlichen Wünschen gegangen wäre, dann würde heute nicht dies Abschiedsfest gefeiert. Ich wäre gern hier geblieben in der schönen Stadt und inmitten der Amtsgenossen, die ich liebgewonnen. Ehrgeiz und Selbstsucht hatten keinen Theil daran, dass ich dem Rufe zum Ministerposten nachgekommen bin. Ich habe geglaubt, eine patriotische Pflicht zu erfüllen, indem ich das Amt übernahm, zu welchem Se. Majestät mich würdig und befähigt erachtet hat. Mit grossem Bedenken habe ich das Amt aus der Hand meines bedeutenden Vorgängers übernommen. Die Bedeutung des Amtes wird am besten gekennzeichnet durch das Wort Sr. Majestät: ‚Die Zeit steht unter dem Zeichen des Verkehrs.‘ Diese Entwickelung hängt aber nicht allein von der Entwickelung der Eisenbahn, sondern auch der ebenbürtigen Schwester, der Wasserstrasse, ab. An der Ausbildung der Aufgaben der Verkehrswege arbeitet nicht allein die Eisenbahnverwaltung, auch die Organe der wirthschaftlichen Interessen. Schon in meiner bisherigen Stellung habe ich bei allen diesen Organen, Behörden und wirthschaftlichen Korporationen die freudigste Unterstützung gefunden; ich hoffe, dass diese Unterstützung auch meinem Herrn Nachfolger gewährt wird. Dabei spreche ich die Bitte aus, dass man mich nicht vergessen möge. Ich bitte Sie nun, mit Anerkennung des Mannes zu gedenken, der vor Jahren hier vor mir gestanden, aus dessen Händen ich mein neues Amt übernommen habe, des Mannes, dem die hiesige Provinz und das ganze Land Grosses verdankt, dem Organisator der Staatseisenbahnen und Vervollkommner und Erweiterer aller Verkehrsstrassen, der die ganze Verwaltung derartig geordnet hat, dass auch ein Schwächerer das Steuer aus seiner Hand nehmen darf: Staatsminister a. D. Excellenz v. Maybach lebe hoch!“

Namens der Handelstreibenden sprach Kommerzienrath Meyer-Hannover, indem er eine lange gesegnete Aera dem Herrn Minister wünschte. Es folgten alsdann noch Toaste des Justizraths Häussler-Braunschweig, Geh. Raths Professor Rühlmann, Ober-Regierungsraths Thomé, Senators Markus-Bremen, Regierungspräsidenten v. Pilgrim-Minden, Fabrikanten Lukan-Hanau und anderer Redner. Der Herr Minister Thielen bemühte sich in liebenswürdiger Bescheidenheit, die ihm von allen Seiten zu theil werdende Anerkennung auf seine Mitarbeiter, Kollegen und auf die ihm zur Seite gestandenen Korporationen des Handelsstandes abzulenken.

Reichs-Eisenbahnen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten, Staatsminister Thielen, ist zum Chef des Reichsamts für die Verwaltung der Reichs-Eisenbahnen ernannt worden.

Eisenbahnkonferenz.

Am 15. August d. J. soll nach dem „Berl. Act.“ eine Konferenz von Vertretern verschiedener Eisenbahndirektionen mit dem Verein für die bergbaulichen Interessen in Rheinland-Westfalen stattfinden, in welcher in gewohnter Weise die Vertreter der Industrie um ihre Ansicht über die Gestaltung des Verkehrs in nächster Zeit werden ersucht werden, damit sich die Bahnverwaltungen entsprechend einzurichten vermögen.

Preussische Staatsbahnen.

Im Jahre 1891 wurden bis Ende Mai im Vergleich zum Vorjahre vereinnahmt:

im	für Personen 1891	gegen 1890	für Güter 1891	gegen 1890
			Mark	
Januar . . .	12 663 714	— 113 335	46 388 448	— 2 201 381
Februar . . .	12 910 931	+ 1 111 246	50 743 915	+ 2 369 265
März	17 156 997	+ 2 200 355	54 385 557	+ 1 521 920
April	17 811 983	— 1 413 985	51 831 405	+ 4 636 919
Mai	23 275 749	+ 1 208 701	48 976 631	— 24 940

	insgesammt	gegen 1890
	Mark	
Januar	62 975 729	— 2 001 125
Februar	67 283 337	+ 3 734 446
März	78 660 276	+ 4 976 565
April	73 275 032	+ 3 501 205
Mai	75 833 030	+ 1 409 118
Betriebslänge . . km	24 903	+ 459
Einnahme für 1 km ℳ	3 045	+ 0

In den ersten beiden Monaten des Etatsjahres 1891/92 betrug die Gesammteinnahme 149 598 917 ℳ (+ 5 318 146 ℳ) oder für das Kilometer 6 007 ℳ (+ 95 ℳ).

Gemeindebesteuerung der Eisenbahnen.

Das im laufenden Steuerjahre kommunalabgabepflichtige Reineinkommen aus dem Betriebsjahre 1890 bezw. 1890/91 ist festgestellt worden:

1.	bei der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn auf	882 000 ℳ
2.	bei der Ostpreussischen Südbahn auf	697 500 „
3.	„ „ Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn auf . .	770 400 „
4.	„ „ Cronberger Eisenbahn auf	21 000 „
5.	„ „ Eisern-Siegener Eisenbahn auf	62 250 „
6.	„ „ Brölthaler Eisenbahn auf	19 500 „
7.	„ „ Breslau-Warschauer Eisenbahn auf . .	43 387 „
8.	„ „ Alt-Damm-Colberger Eisenbahn	302 400 „
9.	bezüglich der Preussischen Strecken der Lübeck-Büchener Eisenbahn auf	918 884 „

Tarife.

Der bis Ende d. J. gültige Ausnahmetarif vom 1. August 1888 für Eisenerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet, sowie für Ruhrkoks nach den Hochofenstationen jener Gebiete, bleibt über das laufende Jahr hinaus bis auf weiteres bestehen.

Eröffnung und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Köln (linksrh.). Mit dem 1. August d. J. wird die Station Holzheim bei Neuss, welche bisher nur für den Wagenladungsverkehr eingerichtet war, auch für die Annahme und Auslieferung von lebenden Thieren in Wagenladungen und die im Betriebsamts-Bezirk Trier gele-

gene Haltestelle Lampaden für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet werden.

Direktionsbezirk Magdeburg. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Magdeburg wird am 1. August d. J. der an der Bahnstrecke Börssum-Kreiensen zwischen den Stationen Gielde und Salzgitter belegene Haltepunkt Kl.-Mahner für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für die Beförderung von Hunden eröffnet werden.

Aenderung von Stationsnamen.

Direktionsbezirk Erfurt. Vom 1. Juli d. J. ab führt die an der Strecke Jüterbog-Röderau gelegene Station Herzberg zur Unterscheidung von der Station Herzberg (Harz) des Direktionsbezirks Hannover die Bezeichnung „Herzberg (Elster)".

Crefelder Eisenbahn.

Nach dem Rechenschaftsbericht betrugen im Jahre 1890/91 die Einnahmen 351 115 ℳ und die Ausgaben 255 224 ℳ. Hiervon sind jedoch abzurechnen, als lediglich der Rechnung des Erneuerungsfonds angehörend, in Einnahme 266 ℳ, in Ausgabe 25 130 ℳ, und verbleiben danach an wirklichen Betriebseinnahmen 350 848 ℳ, wirkliche Betriebsausgaben 230 094 ℳ, mithin Ueberschuss 120 754 ℳ (im Vorjahre 107 735 ℳ). Unter Hinzurechnung der Erträgnisse der Kiesgrube von 1 141 (2 607) ℳ sind somit disponibel 121 895 (110 344) ℳ. Die Ausgaben betrugen in Prozenten der Einnahme 65,58. Von den reinen Betriebsausgaben entfallen auf jedes Nutzkilometer 0,78 ℳ bezw. auf die einzelnen Verwaltungszweige, und zwar auf die allgemeine Verwaltung 15,4, auf die Bahnverwaltung 18,7, auf die Transportverwaltung 65,9 %. Der Ueberschuss wird wie folgt verwendet: Rücklage in den Erneuerungsfonds 37 023 ℳ, in den Reservefonds 2 214 ℳ und in den Bilanzreservefonds 3 600 ℳ, vertragsmässige persönliche Gewinnantheile 3 600 ℳ, Eisenbahnabgabe 2 210 ℳ, 4⅘ % Dividende 72 000 ℳ, während der Rest von 1 247 ℳ auf neue Rechnung vorgetragen wird. Die Bilanz ergibt: Passiva: Aktienkapital 1 500 000 ℳ, Erlös aus verkauften Immobilien 49 363 ℳ, Spezial-Reservefonds 16 469 ℳ, Bilanz-Reservefonds 22 168 ℳ, Erneuerungsfonds 41 170 ℳ, Dividendenkonto 991 ℳ, Kautionen 2 900 ℳ, Krankenkasse 2 547 ℳ, Unterstützungsfonds 750 ℳ, Ueberträge 5 810 ℳ, Reingewinn 73 247 ℳ; Aktiva: Kaufwerth der Bahnanlagen mit allen Nebenkosten 724 500 ℳ, erste Ausstattung des Erneuerungsfonds 100 000 ℳ, Ausbau und Instandsetzung der alten Strecken 251 840 ℳ, Ausbau der Strecke Hüls-Moers 472 990 ℳ, Bank- und Bankier-Guthaben 16 958 ℳ, diverse Debitoren 104 375 ℳ, Effekten 15 400 ℳ, Materialien 2 000 ℳ, Kasse 27 305 ℳ, zusammen 1 715 418 ℳ.

In der am 9. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung wurde Entlastung ertheilt und beschlossen, 4⅘ % Dividende (gegen 4½ % im Vorjahre) zur Vertheilung zu bringen. Ferner wurde die Aufnahme einer 4 % Anleihe von 600 000 ℳ beschlossen.

Kaysersberger Thalbahn.

Das für den Betrieb der Kaysersberger Thalbahn besonders wichtige Ereigniss bildete der am 15./16. Juli 1890 abgeschlossene Kaufvertrag mit der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, demgemäss am 1. August 1890 die schmalspurige Strecke Colmar-Horburg nebst dem vollspurigen Anschlussgeleise nach dem Colmarer Kanalhafen in den Besitz dieser Verwaltung übergegangen ist.

Das Betriebsjahr 1890/91 umfasst 2 Zeitabschnitte: einen 4 Monate währenden Betrieb der früher 29,17 km langen Gesammtstrecke, dann den auf den übrigen Theil des Jahres sich erstreckenden Betrieb der zwei verbliebenen Linien Colmar-Schnierlach und Colmar-Winzenheim von zusammen 24,66 km. Gegenüber einem vormaligen Bestande von 5,15 km doppelspurigen und vollspurigen Geleisen befinden sich gegenwärtig nur 787 m letzterer Art auf dem Umladebahnhofe zu Colmar.

Der Personenverkehr ist infolge der geminderten Betriebslänge der Bahn um 45 309 Fahrgäste gegen das letzte Geschäftsjahr zurückgeblieben und zeigt einen Ausfall von 1 668,11 ℳ; im Güterverkehr sind 7 492 t weniger befördert worden, was einen Mindererlös von 2 537,90 ℳ ergibt. Im ganzen haben sich die Gesammteinnahmen jedoch den vorjährigen bis auf 2 684,61 ℳ genähert.

Nach der Betriebsrechnung betrugen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 112 425 ℳ, aus dem Gepäckverkehr 1 864 Mark und aus dem Güterverkehr 59 095 ℳ, zusammen 173 384 ℳ. Verausgabt wurden 112 845 ℳ, mithin ergibt sich ein Ueberschuss von 60 539 ℳ und nach den satzungsgemäss vorzunehmenden Abschreibungen ein Reingewinn des Betriebsjahres 1890/91 von 60 028 ℳ. Der Aufsichtsrath beantragt, hiervon die Summe von 57 948 ℳ als eine Dividende von 4,4 % = 44 ℳ auf die Aktie (gegen 4,6 % im Vorjahre) zu vertheilen und den Rest von 2 028 ℳ dem Konto für Tilgung der Betriebsmittel gutzuschreiben.

Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Die Direktion schreitet jetzt zur Ausgabe der 2 316 000 ℳ neuer Aktien nach Beschluss der am 28. Mai d. J. abgehaltenen Generalversammlung. Die neuen Aktien werden den Besitzern der alten Titres zum Kurse von 145 % angeboten und zwar entfällt eine neue Aktie à 1 200 ℳ auf je 9 600 ℳ alte Aktien. Das Bezugsrecht ist in der Zeit bis zum 20. Juli geltend zu machen.

Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Lokalbahn.

Am 13. d. Mts. hat die Eröffnung der Strecke Mannheim-Edingen für den Personen-, Vieh und Güterverkehr stattgefunden.

Die Strecke bildet das Schlussstück der Lokalbahn Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheim und ist damit eine zweite Bahnlinie für den lebhaften Verkehr zwischen den Stationen Mannheim und Heidelberg geschaffen worden. Ihre Aufgabe wird in erster Linie darin bestehen, den Arbeiterverkehr zwischen Seckenheim, Ilversheim, Neckarhausen, Edingen und Wieblingen einerseits und Mannheim und Heidelberg andererseits zu vermitteln, bietet andererseits aber auch vorzügliche Gelegenheit zu kurzen Ausflügen nach den durch ihre Lage am Neckar und ihre vorzüglichen Restaurationen ausgezeichneten Landorten Seckenheim, Neckarhausen und Edingen.

Pfalzburger Strassenbahn.

Die Aktionäre der Pfalzburger Strassenbahngesellschaft haben in ihrer ausserordentlichen Versammlung am 16. Juni d. J. die Auflösung der Gesellschaft beschlossen.

Schlafwagenbetrieb auf der Strecke Berlin-München.

Am 1. d. Mts. ist der Schlafwagendienst auf der Strecke Berlin-Leipzig-Hof-Markt-Redwitz-München von der internationalen Schlafwagengesellschaft in den Betrieb der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt übergegangen. Die Preise der Schlafwagenkarten betragen, wie bisher, für die ganze Strecke Berlin-München oder umgekehrt I. Klasse 12 ℳ, II. Klasse 9,5 ℳ, für die Theilstrecke Berlin-Markt-Redwitz oder umgekehrt I. Klasse 8,5 ℳ, II. Klasse 6,5 ℳ. Die Abgabe der Schlafwagenkarten an die Reisenden geschieht:

a) durch Vorverkauf;
b) in der letzten Stunde vor Abgang des Zuges durch den auf dem Bahnhofe anwesenden Schlafwagenwärter;
c) auf Zwischenstationen ebenfalls durch den Schlafwagenwärter.

Der Vorverkauf findet in Berlin durch das internationale Reisebüreau, Unter den Linden 69, in München durch die Fahrkarten-Ausgabestelle auf dem Centralbahnhof und durch Schenker's Reisebüreau, Neuhauserstrasse, gegen Entrichtung des Schlafwagen-Kartenpreises und einer Vormerkungsgebühr von 50 ₰ statt. Ausserdem können Schlafwagenkarten für die Richtung Berlin-München bei dem internationalen Reisebüreau, Unter den Linden 69, in Berlin und für die Richtung München-Berlin bei der Fahrkarten-Ausgabestelle München-Centralbahnhof telegraphisch durch Vermittelung einer jeden Station der Preussischen Staatsbahnen im Voraus bestellt werden.

Die Berliner Stadt-Fernsprecheinrichtung

ist am 1. April 1881 zunächst nur mit 33 Anschlüssen in Betrieb genommen worden und hatte mithin am 1. April d. J. das erste Jahrzehnt ihres Bestehens hinter sich. Aus diesem Anlass veröffentlicht Herr Postrath Landrath im „Postarchiv" einen umfangreichen Aufsatz, aus welchem die ungemein rasche Entwickelung dieses modernen Verkehrsmittels sowohl, als auch der Fortgang der Arbeiten zur unterirdischen Verlegung der Fernsprechkabel zu ersehen ist. Während am Ende des Eröffnungsjahres 435 Theilnehmer angeschlossen waren, beträgt diese Zahl für Berlin und Umgegend zur Zeit 16 042. In Berlin selbst befinden sich gegenwärtig 15 496 Fernsprechstellen, zu denen noch 853 Stellen treten, welche zu besonderen Anlagen gehören. Es ist dies eine Zahl, welche trotz des ursprünglichen bedeutenden Vorsprunges in anderen, namentlich Nordamerikanischen Städten von keiner zweiten Stadt-Fernsprecheinrichtung der Welt auch nur annähernd erreicht wird. Für diese Fernsprechstellen sind 19 471 Fernsprechgehäuse und an den Umschalteschränken der Vermittelungsan talten 18 229 Klappen im Betriebe. Was die in den letzten Jahren durchgeführten Arbeiten zur Herstellung eines unterirdischen Kabelnetzes für Fernsprechleitungen betrifft, so sind bis Ende 1890 im ganzen 144 730 m Kabel in die unterirdischen Röhren eingezogen worden. Dieselben enthalten nach Maassgabe ihrer Vertheilung auf die einzelnen Aufführungspunkte 6 804 Leitungen mit einer Gesammtlänge von 4 052 km. Hiervon befanden sich zu dem angegebenen Zeitpunkte bereits 4 114 Leitungen mit einer Gesammt-

länge von 2193 km im Betriebe. Hierzu treten 927 Leitungen mit einer Länge von 821 km in älteren Fernsprechkabeln, so dass Ende 1890 in der Berliner Stadt-Fernsprecheinrichtung im ganzen 5041 Erdkabelleitungen mit einer Länge von 3014 km in Benutzung standen. Die Länge der einzelnen Kabelleitungen, an welche in allen Fällen mehr oder weniger lange oberirdische Leitungen angeschlossen sind, schwankt zwischen 375 und 1658 m, die durchschnittliche Länge einer Kabelleitung beträgt 916 m. Die Kabelleitungen haben sich im Betriebe in jeder Beziehung bewährt. Die Ausgaben für diese Anlagen betragen insgesammt 1841000 ℳ, wovon 1164000 ℳ auf die Beschaffung und Verlegung der Röhren und 677000 ℳ auf die Beschaffung und Einziehung der Kabel entfallen.

Aus der Schweiz.

Beschluss des Schweizerischen Bundesrathes, betreffend Einführung der durchgehenden Bremsen auf den Schweizerischen Eisenbahnen.

1. Auf den Schweizerischen Eisenbahnlinien müssen sämmtliche Personen führende Züge, deren Geschwindigkeit 40 km in der Stunde an irgend einer Stelle überschreitet, oder die auf Hauptbahnstrecken mit Gefällen über 15 ‰ verkehren, mit durchgehenden automatischen Luftdruckbremsen geführt werden. Auf Bahnen mit starkem Gefäll, wo solches nöthig erkannt wird, ist eine Doppelleitung zur Erreichung genügend sicherer Thalfahrt anzubringen.

2. Auf Lokalbahnen, deren Züge an keiner Stelle 40 km Schnelligkeit in der Stunde überschreiten, sind durchgehende automatische Bremsen dann an den Personen führenden Zügen anzubringen, sobald das Gefäll der Bahn 15 ‰ erreicht, oder wenn die Strecke ohne Einfriedigung oder ohne Barrierenabschlüsse ist bezw. wenn das Gebiet von öffentlichen Strassen mitbenutzt wird.

3. Für die Schnellzugsrouten, sowie für die Hauptbahnstrecken mit Wagenübergang auf andere Linien, sollen die Bremsapparate nach dem System Westinghouse, d. h. als sogen. Einkammerapparate gebaut sein, immerhin in der Meinung, dass auch Apparate anderer Bremssysteme auf diesen Linien Verwendung finden dürfen, sofern dieselben mit der Westinghouse-Bremse vollkommen anstandslos und wie diese selbst funktioniren und zu bedienen sind.

4. Bei Zügen mit über 60 km maximaler Geschwindigkeit, d. h. bei den sogen. Schnellzügen, muss die kontinuirliche Bremse bis zum letzten Wagen durchgeführt sein und dieser selbst einen richtig funktionirenden Bremsapparat besitzen. Bei allen Zügen mit durchgehenden Bremsen dürfen ausnahmsweise, sofern in dem kontinuirlich gebremsten Zugtheil die für die fragliche Strecke für die ganze Zuglast vorgeschriebene Bremszahl vorhanden ist, hinter dem letzten Wagen mit funktionirendem Bremsapparat noch im Maximum 3 Wagen angehängt werden, wobei stets die Handbremse des letzten Wagens im Zuge in vollkommen dienstfähigem Zustande sein muss und durch einen zuverlässigen streckenkundigen Angestellten zu bedienen ist. In keinem Fall darf aber der nicht in die Kontinuität einbezogene Schlusstheil des Zuges ein Viertel der totalen Zuglast (ausschl. Maschine) erreichen.

5. Es sollen sämmtliche in Frage kommenden Personen- und Gepäckwagen mit vollständigen Bremsapparaten versehen werden. Von den einzurichtenden Güterwagen können bei einem Theil der Wagen auch nur Bremsleitungen angebracht werden, jedoch darf die Zahl dieser Wagen einer Verwaltung ⅓ ihres sämmtlichen für kontinuirliche Bremsen eingerichteten Materials der gleichen Bauart nicht erreichen. Die Maschinen sollen das Kuppeln der Bremsleitung auf beiden Stirnseiten ermöglichen.

6. Bei den Wagen des mit Luftdruckbremsen versehenen, übergangsfähigen, normalspurigen Materials soll auf jeder Plattform, bezw. in jeder Abtheilung bei Personenwagen ohne Plattform, die Möglichkeit geboten sein, das Bremsen des Zuges zu veranlassen, ohne sich einer Gefährdung auszusetzen.

7. Zur Durchführung dieser Maassregeln wird ein Termin bis zum 1. Juni 1894 gewährt, mit der Meinung jedoch, dass bis zum 1. Juni 1892 alle Schnellzüge bezw. Züge, deren Maximalgeschwindigkeit 60 km in der Stunde übersteigt, mit automatischen kontinuirlichen Luftdruckbremsen geführt werden.

8. Den Gesellschaften ist vorbehalten, beim Bundesrath die Bewilligung von Ausnahmen nachzusuchen, wo besondere Verhältnisse dazu Anlass geben.

9. Den sämmtlichen Bahnverwaltungen mit Zugförderung durch ziehende Lokomotiven ist von den vorstehenden Beschlüssen zur Nachachtung Kenntniss zu geben.

Gotthardbahn.

Die Generalversammlung der Gotthardbahn, in welcher 72 Stimmfähige 31753351 Frcs. vertraten, hat am 29. Juni d. J. den Geschäftsbericht und die Jahresrechnungen genehmigt, die Dividende mit Rücksicht auf das Verlangen des Bundesrathes, dass einige vom Baukonto auf die Betriebsrechnung zu übertragende Posten und die Konzessionsgebühr für 1890 vom verfügbaren Nettoertrag reservirt werden, auf 31 Frcs. für die Aktie festgesetzt. Nach erfolgter Wahl bezw. Uebertritt des Herrn Direktor Wüest in die Reihenfolge der Verwaltungsräthe, denen der verstorbene Herr Zingg angehört hatte, wurden die im Ausschuss befindlichen Mitglieder des Verwaltungsrathes für eine neue Amtsdauer bestätigt und für die 3 verstorbenen Mitglieder die Herren Alt-Bundesrath Hammer, Ständerath Muheim in Altorf und Ingenieur Abt in Luzern gewählt. Sodann wurde Herr Schuster-Burkhardt als Präsident des Verwaltungsrathes bestätigt und Herr Direktor Stoffel zum Präsidenten der Direktion befördert.

Langenthal-Huttwilbahn.

Diese Bahn hat das erste Betriebsjahr hinter sich und es zeigt die Betriebsrechnung für 1890 folgende Posten:

Einnahmen	Frcs.
Ertrag aus dem Personenverkehr	55412,51
„ „ „ Thier- und Güterverkehr	35132,82
„ von Pacht und Miethe	1332,30
„ „ Hilfsgeschäften	1515,82
sonstige Einnahmen	284,15
Gesammteinnahmen	93677,60
Ausgaben	**Frcs.**
allgemeine Verwaltung	9416,18
Unterhaltung und Aufsicht der Bahn	12429,66
Expeditions- und Zugdienst	20403,02
Fahrdienst	20505,60
verschiedene Ausgaben	5371,39
Gesammtausgaben	68125,85

Somit beträgt der Ueberschuss an Einnahmen 25551,75 Francs.

Durch den Bundesrathsbeschluss vom 9. Juni 1890 ist der Posten für die durch die jeweiligen Betriebsüberschüsse zu amortisirenden Verwendungen auf 22738,50 Frcs. angewachsen. Es ist vorgesehen, diesen Betrag innerhalb 10 Jahren zu amortisiren, und es hat die Verwaltung zu diesem Zweck für 1890 bereits eine Summe von 2273,86 Frcs. für Abschreibungen auf die zu amortisirenden Verwendungen in Rechnung gebracht. Nachdem ferner die Verwaltung gemäss der Gesellschaftsstatuten nach Bestreitung sämmtlicher Lasten, Unterhaltungs- und Betriebskosten, sowie nach Verzinsung des Obligationenkapitals den Erneuerungsfonds und den Reservefonds den Bundesräthlichen Vorschriften entsprechend dotirt hat, zeigt die Betriebsrechnung für 1890 noch einen Einnahmenüberschuss von 4592,50 Frcs., welcher auf neue Rechnung vorgetragen wurde.

Nordostbahn.

In der am 29. Juni d. J. stattgefundenen Generalversammlung der Nordostbahn-Aktionäre wurde beschlossen, das Stammkapital durch Ausgabe von 14000 neuen Aktien zu erhöhen. Der rund 4 Millionen Francs betragende Reingewinn wird nach Antrag des Verwaltungsrathes verwendet, die Dividende jedoch statt auf 6½ %, wie beantragt, auf 6 % festgesetzt in Anbetracht voraussichtlicher Mehrausgaben, namentlich auch mit Hinsicht auf die Mönchensteiner Katastrophe.

Vereinigte Schweizerbahnen.

Von der am 25. Juni d. J. stattgefundenen Generalversammlung der Aktionäre der Vereinigten Schweizerbahnen ist folgendes beschlossen worden:

1. Aus den Reinerträgnissen des Berichtsjahres 1890 ist vom 1. Juli d. J. an sowohl an die Inhaber der 35000 Prioritätsaktien der Serie D. vom 1. Januar 1888, gegen Abgabe des auf 1. Juli d. J. fälligen Kupons Nr. 4, als an die Inhaber der 45000 Stammaktien vom 1. Juli 1859, gegen Abgabe des ebenfalls auf 1. Juli d. J. fälligen Kupons Nr. 62, eine Dividende von 21,25 Frcs. für die Aktie zu bezahlen.

2. Der verbleibende Aktivsaldo des Gewinn- und Verlustkonto im Betrage von 334976,15 Frcs. ist auf die Rechnung des Jahres 1891 vorzutragen.

3. Den sämmtlichen Rechnungen sowie der Bilanz für das Jahr 1890 wird die Genehmigung und der Verwaltung für ihre Geschäftsführung im Jahre 1890 Decharge ertheilt.

Aus Frankreich.

Ernennung der Mitglieder der Eisenbahn-Verwaltungsräthe.

Der mit Prüfung der Anträge der Abgeordneten Trouillot und Maurice Faure, betreffend Ernennung der Verwaltungsrath-Mitglieder der Eisenbahngesellschaften, betraute Kammerausschuss (vergl. Nr. 49 S. 490 d. Ztg.) ist kürzlich zusammengetreten und hat sich unter Vorbehalt der Anhörung des

Ministers der öffentlichen Arbeiten einem Vermittelungsvorschlage des Abgeordneten Guyot-Dessaigne angeschlossen. Nach diesem Vorschlage sollen in Zukunft die Verwaltungsrathsmitglieder aus einer Liste, die drei Mal soviel Namen, als Stellen frei sind, enthält, seitens des Staates ausgewählt werden. Sollten die Vorschläge zwei Mal unannehmbar sein, so würde der Staat das Recht zur direkten Ernennung haben, jedoch mit der Beschränkung, dass er Antheilhaber wählen muss, welche die von den Satzungen vorgeschriebene Anzahl Antheilscheine besitzen.

Umbau der Linie Paris-Limours.

Die Umwandlung der Orléanslinie von Paris (Denfertplatz) nach Limours zur Vollspurbahn (1,50 m) ist in der Nacht vom 21. zum 22. Mai d. J. vollendet worden (vergl. Nr. 24 S. 237 d. Ztg.). Die ausnahmsweise kleinen Krümmungshalbmesser sind verschwunden und für den Zugdienst sollen nun die Fahrbetriebsmittel des Hauptnetzes benutzt werden; die zu verwendenden Personenwagen werden in I. Klasse 32, in II. Klasse 40 und in III. Klasse 50 Plätze enthalten, mit durchgehender Bremse und elektrischem Zugsignal ausgestattet sein. Die Zugförderung soll vorläufig noch durch Lokomotiven mit besonderem Tender erfolgen; aber man baut bereits Tenderlokomotiven, die eigens für die Linie nach Sceaux und Limours bestimmt sind und von denen die ersten Ende 1891 in Dienst gestellt werden sollen; diese Tenderlokomotiven sollen eine weit grössere Zugkraft erhalten und die Drehungen auf den Endpunkten erleichtern. Die Gesellschaft hat der Aufsichtsbehörde vorgeschlagen, auf die Stationen der Linie nach Limours und Sceaux die auf dem Hauptnetz in Kraft stehenden allgemeinen und Spezial-Frachtguttarife anzuwenden und hat deshalb einen Spezial-Verbandstarif Orléans- und Grosse Gürtelbahn vorbereitet, auf Grund dessen die vom Hauptnetz über die Grosse Gürtelbahn auf die Limourslinie oder umgekehrt übergehenden Waaren von allen Ueberführungsgebühren an den Uebergangspunkten Massy-Palaiseau, Savigny-Anschluss und Juvisy befreit werden. Sobald die Genehmigung der Aufsichtsbehörde ertheilt ist, werden diese Bestimmungen in Kraft treten.

Spätestens am 1. August d. J. wird die Station Arcueil für den vollständigen Frachtgutverkehr und die Station Boullay-les-Troux für den Wagenladungsverkehr aber mit der Maassgabe eröffnet, dass die Be- und Entladung seitens des Versenders oder Empfängers, und zwar im Freien, zu erfolgen hat. Gelegentlich der Umwandlung hat man in den Stationen Arcueil, Antony, Orsay, Gif, Saint-Remy und Limours neue Brückenwaagen und in den Stationen Arceuil und Saint-Remy neue Ladekrahne aufgestellt. Die Stationsgebäude von Arcueil, Bourg-la-Reine, Antony und Palaiseau sind vergrössert worden und ein neues Stationsgebäude wird unverzüglich in Lozère in Angriff genommen werden. Das gegenwärtig zwischen Paris und Bourg-la-Reine liegende zweite Geleise wird bis Orsay verlängert; da diese Arbeit aber erst gegen Anfang August vollendet sein kann, so muss der gegenwärtige Personenzugdienst noch bis dahin aufrecht erhalten bleiben. Sobald aber diese Schwierigkeit beseitigt ist, wird die Orléansbahn einen neuen Dienst einrichten, der durch Häufigkeit und Schnelligkeit der Züge die volle Zufriedenheit der Bevölkerung finden wird.

Verschluss der Wagenthüren bei den Vorortzügen.

Nach einem Urtheil der 4. Kammer des bürgerlichen Gerichtshofes des Seinedepartements findet der Ministerialerlass vom 11. Mai 1855, betreffend Verwendung einer Klinke für den Verschluss der Wagenthüren, auf die Vorortzüge keine Anwendung.

Die Frage der Fahrpreisermässigungen für gewisse Beamtengruppen.

Die Post- und Telegraphenbeamten und Unterbeamten hatten an die Abgeordnetenkammer und den Senat Bittschriften gerichtet, in denen sie deren Vermittelung erbaten, um von den Eisenbahngesellschaften den den Volksschullehrern gewährten Vortheil der Beförderung zum halben Tarif zu erhalten. Da diese Bittschriften auf Beschluss der bezüglichen Ausschüsse dem Minister der öffentlichen Arbeiten zugestellt wurden, so hat dieser seine Stellung zu der Sache durch die Presse in folgendem Sinne kundgeben lassen: Als die Eisenbahngesellschaften 1878 auf Vorstellung des damaligen Ministers der öffentlichen Arbeiten, Herrn de Freycinet, in eine 50 % Fahrpreisermässigung zu Gunsten der Volksschullehrer und Lehrerinnen willigten, wurde ausdrücklich vereinbart, dass dieses Zugeständniss nicht vorentscheidend für andere Beamtengruppen sein könne. Gegenüber dieser Verpflichtung erscheint es schwierig, für die fraglichen Bittschriften einzutreten, ohne die Aufsichtsbehörde einer ausdrücklichen Weigerung seitens der Gesellschaften auszusetzen. Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat schon wiederholt Versuche gemacht, den Vortheil der Fahrpreisermässigung zu Gunsten der Zollbeamten, Förster, Arbeiter des Staates und anderer Beamten, die darauf wenigstens das gleiche Anrecht haben wie die Post- und Telegraphenbeamten und deren Lage ganz ebenso berücksichtigenswerth ist; die Gesellschaften haben indessen allen Gesuchen, denen sie an und für sich hätten gerecht werden können, einen Einwand zur Ablehnung entgegengesetzt, um nicht etwa einen Vorgang zu schaffen, auf den sich andere Beamten der öffentlichen Verwaltung, deren Lage Aehnlichkeit mit der ihrer begünstigten Kollegen bietet, sofort berufen würden. Endlich würde es gegenwärtig, wo die Gesellschaften infolge Aufhebung des durch Gesetz vom 16. September 1871 eingeführten Zuschlags zur Fahrkarten- und Eilgutsteuer bereits bedeutende Ermässigungen der gewöhnlichen Fahrpreise bewilligen müssen, nicht verständig sein, von ihnen den Verzicht auf einen Theil der ihnen gesetzlich zustehenden Einkünfte zu verlangen. Aus diesen Gründen erscheint es nicht möglich, den Wunsch der Post- und Telegraphenbeamten zu befriedigen.

Aufhebung der Theilbetriebsrechnung bei der Südbahn.

Der Vertrag zwischen dem Minister der öffentlichen Arbeiten und der Südbahn, betreffend Aufhebung der Theilbetriebsrechnung und Ueberführung aller nur theilweise eröffneten Linien auf die allgemeine Betriebrechnung, ist gesetzlich genehmigt worden.

Personalnachrichten.

1. Lacroix-Saint-Pierre, Vorsitzender des Verwaltungsrathes der Orléansbahn, ist am 3. Juni d. J. gestorben. Im Jahre 1817 geboren, wurde der Verschiedene unter dem Kaiserreich als Regierungskandidat zum Abgeordneten des Drômedepartements erwählt. Er war Offizier der Ehrenlegion.

2. Baron de Courcel, ehemaliger Botschafter der Französischen Republik in Berlin, ist an Stelle von Lacroix-Saint-Pierre einstimmig zum Vorsitzenden des Verwaltungsrathes der Orléansbahn gewählt worden.

3. Pelletan, Bergwerks-Oberingenieur II. Klasse in Paris, ist an Stelle von Weisgerber mit dem Aufsichtsdienst über den technischen Betrieb des Westbahnnetzes betraut worden.

4. Walckenaër, Bergwerksingenieur II. Klasse in Paris, ist an Stelle von Pelletan der 1. Aufsichtsbezirk des technischen Betriebes des Paris-Lyon-Mittelmeernetzes übertragen worden.

5. Jean Résal, Brücken- und Wegebauingenieur I. Klasse in Paris, ist ausser seinen bisherigen Aufgaben (2. Abtheilung der Seineschifffahrt, Neu- und Unterhaltungsbauten der Orléansbahn und Vorarbeiten der Pariser Stadtbahn) an Stelle von Walckenaër der 1. Aufsichtsbezirk des technischen Betriebes der Westbahn und der beiden Pariser Gürtelbahnen übertragen worden.

6. Weisgerber, Brücken- und Wegebau-Oberingenieur II. Klasse in Paris, ist mit der Aufsicht über die Neu- und Unterhaltungsbauten des Ostbahnnnetzes sowie mit der Aufsicht über die Bauarbeiten an der Eisenbahn von Bricon zum direkten Anschluss nach Chaumont betraut worden.

Aus Nordamerika.

Gesetz, betreffend Beleuchtung und Lüftung der Tunnel im Staate Newyork.

Der in Nr. 29 S. 288 d. Ztg. mitgetheilte Gesetzentwurf, betreffend Beleuchtung und Lüftung der Tunnel im Staate Newyork, hat mit der Maassgabe, dass die Gemeindebehörden jede Abänderung, welche auf die über dem Tunnel gelegene Strasse einwirkt, zu genehmigen haben, Gesetzeskraft erlangt.

Gesetz, betreffend Einsetzung einer Eisenbahn-Aufsichtsbehörde im Staate Texas.

Nach dem kürzlich von den gesetzgebenden Kammern des Staates Texas angenommenen Gesetze, betreffend Einsetzung einer Eisenbahn-Aufsichtsbehörde, werden vom Gouverneur drei Aufsichtsbeamten ernannt, die ausschliesslich der Reisekosten und Nebengebühren ein jährliches Gehalt von 4000 D. beziehen. Die Aufsichtsbehörde hat die Befugniss, alle nothwendigen Tarife, Nebengebühren und Tarifbestimmungen festzustellen, den ganzen Eisenbahn-Güter- und Personenverkehr zu regeln und entsprechende Vorschriften zu erlassen, alle Missbräuche zu unterdrücken, jede ungerechte Begünstigung oder Erpressung bei Anwendung der Personen- und Gütertarife auf den verschiedenen Bahnen zu verhindern und die Anwendung jener Tarife, Nebengebühren und Tarifvorschriften zu erzwingen. Ferner kann die Aufsichtsbehörde die Streitfälle zwischen den Eisenbahnverwaltungen wegen gerechter und billiger Vertheilung der aus dem Güter- und Personenverkehr herrührenden Gebühren bezüglich aller Linien entscheiden, auf denen sie die durch jede Verwaltung zu erhebenden Tarife festsetzen

kann; auch kann sie jede Güterklassen-Eintheilung oder jeden Tarif ändern, ausdehnen, einschränken oder abschaffen, wenn sie es für nothwendig hält, und ausserdem Gebühren festsetzen und Vorschriften erlassen für Lagerung, Be- und Entladung, Ausgabe der Waaren usw. Die Aufsichtsbehörde ist ferner ermächtigt, Untersuchungen anzustellen, das Gerichtsverfahren einzuleiten, Zeugen zu laden, die Vorlage der Bücher, Akten oder sonstiger Beweismittel anzuordnen und den Ungehorsam mit denselben Strafen, wie es das in dem bezüglichen Bezirk (county) geltende Gesetz bestimmt, zu belegen. Sollte eine Gesellschaft, ihre ausführenden oder leitenden Beamten für schuldig befunden werden, eine höhere Gebühr als die von dem Ausschuss festgesetzte erhoben, verlangt oder angenommen zu haben, so haben sich diese Gesellschaft oder die genannten Beamten der Erpressung schuldig gemacht und werden mit einer in die Staatskasse fliessenden Geldstrafe von 100 bis zu 5 000 D. belegt.

Zum Vorsitzenden der Eisenbahn-Aufsichtsbehörde des Staates Texas ist der Senator Reagan, einer der Urheber des Bundesverkehrs-Gesetzes, nach Niederlegung seines Amtes als Senator ernannt worden.

Wettbewerb zwischen den Kanadischen Bahnen und denen der Vereinigten Staaten.

In einer neuerdings gehaltenen Rede hat der Senator Cullom über diesen Gegenstand etwa folgendes ausgeführt: Keine andere, die öffentliche Meinung gegenwärtig beschäftigende internationale Frage ist wichtiger als die Frage des Wettbewerbs zwischen den Kanadischen Bahnen und denen der Vereinigten Staaten. Der Streitfall mit Italien, die Behringsmeer-Angelegenheit und die Fischereiverhandlungen sind im Vergleich mit dieser untergeordnete Fragen. Die Gegenseitigkeit im Verkehrswesen zwischen Kanada und uns ist undenkbar, wenn man den Kanadischen Bahnen noch ferner gestattet, den Verkehr unserer Linien zu unterbinden, Tarife gegen unsere Städte zu erstellen und den Verkehr von seiner rechtmässigen Richtung abzulenken. Wir müssen auf der ganzen Linie den Krieg gegen Kanada eröffnen; wir müssen seine eigene egoistische Politik in allen unseren Verkehrsbeziehungen annehmen, bis wir seine Regierung zur Befolgung einer entgegenkommenderen Politik gezwungen haben, bis das Kanadische Volk eine Regierung wählt, welche die Politik des Sir John Macdonald*) aufgibt. Zum Schutze unserer Handels- und Verkehrsinteressen müssen wir darauf bestehen, dass sich die Kanadischen Bahnen den Bestimmungen unseres Bundesverkehrs-Gesetzes unterwerfen. Ich habe dem Staatssekretär Blaine bereits angedeutet, dass dies durch einen Vertrag geschehen könnte, auf Grund dessen die Erfüllung aller Bestimmungen unseres Gesetzes auch von den Kanadischen Bahnen gefordert würde. Es könnte ein gemischter internationaler Eisenbahnausschuss eingesetzt werden, der über die treue Ausführung des Gesetzes zu wachen hätte; oder man könnte auch die Kanadischen Bahnen, die Geschäfte in den Vereinigten Staaten machen, zwingen, eine Erlaubniss nachzusuchen, durch die sie sich verpflichten, sich den Bestimmungen unseres Bundesverkehrs-Gesetzes anzupassen (vergl. auch Nr. 17 S. 169 d. Ztg.). Auf die eine oder andere Weise muss man zum Ziele kommen; so lange das nicht geschieht, werden sich diejenigen unserer Bahnen, welche in Wettbewerb mit den Kanadischen Kampflinien stehen, keines dauernden Wohlstandes erfreuen und die Handelsbeziehungen zwischen den beiden Völkern können niemals als befriedigend und gesichert bezeichnet werden.

Die Kanadische Ueberlandbahn im Jahre 1890.

Nach dem Geschäftsbericht, welcher der am 13. Mai d. J. in Montreal abgehaltenen Hauptversammlung erstattet wurde, betrugen im Jahre 1890 die Einnahmen aus dem Personenverkehr 4 774 713, 76 D. (gegen 4 623 474 D. in 1889), dem Güterverkehr 10 106 644, 02 (9 057 719, 34) D., Postverkehr 356 038, 61 (354 044, 32) D., Expressverkehr 260 268, 43 (247 606, 70) D., Restaurations- und Schlafwagenverkehr 268 096, 76 (239 103, 14) D., endlich aus dem Telegraphenverkehr und aus sonstigen Quellen 786 767, 40 (847 190, 93) D., zusammen also 16 552 528, 98 (15 369 138, 43) Dollar, die Betriebsausgaben beanspruchten 10 252 828, 47 (9 241 302, 27) D. oder 61, 94 (60, 04) % der Einnahmen, es verblieb also ein Betriebsüberschuss von 6 299 700, 51 (6 127 826, 16) Dollar. Nach Bestreitung der Lasten im Betrage von 4 246 618 D. standen noch 2 053 082, 51 D. zur Verfügung der Antheilhaber; hiervon werden 1 300 000 D. zur Vertheilung eines Zuschlages von 2 % zu dem von der Regierung gewährleisteten Gewinn von 3 % verwendet und der Rest von 753 082, 51 D. nebst dem 1 903 350, 32 D. betragendem Uebertrag aus dem Vorjahre (zusammen 2 656 432, 83 D.) auf neue Rechnung vorgetragen. Im August 1893 läuft nämlich die Zinsengewähr der Regierung ab und wenn die Verwaltung auch der Meinung ist, dass sie den bisher vertheilten Gewinn von 5 % auch ohne die Zinsengewähr wird aufrecht erhalten können, so hält sie es doch für rathsam, Rücklagen anzusammeln.

Die Kanadische Ueberlandbahn (canadian pacific railway) umfasst 1. an eigenen Bahnen die Hauptlinie Montreal-Vancouver (2 906, 5 Meilen), die Ostabtheilung (535, 8 Meilen), die Westabtheilung (537. 5 Meilen) und die Abtheilung des Stillen Meeres (21, 4 Meilen); 2. an gepachteten Linien die Ontario-Quebecbahn (858, 8 Meilen), die Nordwest-Atlanticbahn (327 Meilen), die St. Lorenz-Ottawabahn (56, 5 Meilen), die Guelph-Anschlussbahn (15 Meilen), die Neu-Braunschweigbahn (416, 7 Meilen) und die Columbia- und Kootenaybahn (im Bau 28, 5 Meilen); 3. die nur theilweise im Besitze der Gesellschaft befindliche Linie Mattawamkeag-Vanceboro' (56 Meilen); endlich 4. die für Rechnung der Eigenthümer betriebenen Linien (849, 9 Meilen); zusammen im Bau und Betriebe 6 609, 6 Meilen. Am 1. Mai 1891 brauchte die Hauptlinie vertragsmässig erst fertiggestellt zu sein; zu diesem Zeitpunkte war indessen die Hauptlinie nicht nur bereits 5 Jahre eröffnet, sondern die Gesellschaft hatte auch ein eigenes Netz von 5 500 Meilen im Betriebe, wozu noch 1 600 Meilen beherrschte Linien kommen. An Fahrbetriebsmitteln waren Ende 1890 484 Lokomotiven, 547 Personenwagen, 13 071 Güterwagen, 230 Zugführerwagen, 308 verschiedene Wagen und 3 Dampfer auf den Seen vorhanden; doch reichen diese Fahrbetriebsmittel bei weitem noch nicht zur Bewältigung des schnellen Verkehrsaufschwunges aus und bedürfen einer bedeutenden Vermehrung. Unter den alljährlichen Verbesserungsarbeiten sind die Verbesserung der Krümmungs- und Richtungsverhältnisse auf der Linie Carleton-Place-Chalk-River, die Ersetzung der Schienen von 56 bis 60 Pfd. Gewicht auf 1 Yard durch Stahlschienen von 72 Pfd. und der Ersatz der Holzbrücken durch gemauerte oder eiserne Brücken hervorzuheben.

Von den Neubauten ist die Verlängerung der Ontario-Quebecbahn von London in der Provinz Ontario nach Windsor und Detroit seit Juni 1890 eröffnet. Von der Sourislinie ist die Strecke Souris-Hartney (16, 4 Meilen) vollendet, auf der Strecke Hartney-Melita (26, 1 Meilen) der Unterbau hergestellt; die von Station Glenboro der Sourislinie nach Westen führende, 27 Meilen lange Abzweigung ist auf 21, 3 Meilen vollendet, während auf den verbleibenden 5, 7 Meilen der Unterbau fertiggestellt ist. Im laufenden Jahre soll die Sourislinie nach den Kohlengebieten im Südosten von Assiniboia (etwa 70 Meilen) verlängert und zugleich eine Verbindung zwischen Deloraine, dem Endpunkt der Südwest-Zweigbahn, und Melita an der Sourislinie (23 Meilen) hergestellt werden. Diese Verbindung ist zur Betriebserleichterung und zur Vertheilung der Kohlen des Sourisbeckens nothwendig; die Verlängerung der Sourislinie nach Assiniboia wird lebhaft von den zahlreichen Ansiedlern der Gegend gewünscht und ist auch zum Schutze der Gesellschaftsinteressen nothwendig, weil ein grosser Theil der ihr überwiesenen Ländereien in jener Gegend liegt. Die Regierung hat zum Bau dieser Linien eine Beihilfe von 6 400 Acker für die Meile, die Provinz Manitoba eine baare Unterstützung bewilligt. Die im Jahre 1889 bis 150 Meilen nordwestlich von Regina gebaute Qu'Appelle, Long-Lake und Saskatchewan-Eisenbahn, die der Ueberlandbahn auf 6 Jahre ohne Pachtforderung und unter Zugeständniss des Ankaufsrechtes verpachtet ist, wurde 1890 bis Prince-Albert am nördlichen Saskatchewan (100 Meilen) verlängert. Von der der Ueberlandbahn unter denselben Bedingungen verpachteten Calgary-Edmonton-Eisenbahn wurde 1890 eine von Calgary 93 Meilen nach Norden reichende Strecke gebaut; die 97 Meilen lange Reststrecke bis Edmonton soll im laufenden Jahre hergestellt, zugleich auch eine 110 Meilen lange südliche Verlängerung von Calgary bis Fort Mc Leod in Angriff genommen werden. Die von der Bahn durchschnittenen Gebiete, in denen auch ein grosser Theil der Gesellschaftsländereien liegt, haben schon jetzt bedeutende Ansiedelungen und lassen sofort einen erheblichen Verkehr erwarten. Die der Ueberlandbahn auf immer verpachtete Kolumbia und Kootenay-Eisenbahn, welche die Schiffahrtsstrassen des Kolumbia- und des Kootenaysees verbindet und den Bergwerksbezirk von Kootenay zugänglich macht, ist vollendet; die Provinzialregierung hat für diese Bahn eine Beihilfe von 200 000 Acker mit fruchtbaren Ackergefilden, reichen Erzlagern und dem schönsten Bauholz bewilligt, so dass aus deren Erlös die Anlagekosten der Bahn voraussichtlich gedeckt werden. Die Mission-Zweigbahn war bis vor einem Jahre nicht in Angriff genommen worden, weil sich die Vollendung der von Süden kommenden Anschlusslinie der Vereinigten Staaten verzögerte; jetzt ist der Anschluss vollzogen und dadurch Britisch-Kolumbia in direkte Verbindung mit dem Busen von Kalifornien gesetzt. Die Temiscamingue-Zweigbahn, die behufs Erschliessung der ergibigsten Forsten Ostkanadas von Mattawa am Ottawafluss nach den Seen Temiscamingue und Kippawa (51 Meilen

*) Sir John Macdonald, der Vertreter des Englischen Gedankens und eifrigste Gegner der Gelüste nach Vereinigung Kanadas mit den Vereinigten Staaten, ist bekanntlich inzwischen gestorben.

führt, ist auf kleinen Theilstrecken bereits im Betriebe, bleibt aber der Hauptsache nach noch zu bauen; da die Regierung und die Provinz Quebec erhebliche baare Beihilfen für diese einen bedeutenden Holzverkehr versprechende Bahn bewilligt haben, so will die Ueberlandbahn sie erwerben und vollenden. Am 1. Juli 1890 ist die Neu-Braunschweig-Eisenbahn, welche Saint-John mit der Interkolonialbahn verbindet, über den gesammten Verkehr des Thales des Saint-Johnflusses verfügt, die Provinzialhauptstadt Fredericton, sowie die Seehäfen St.-Stephen, St.-Andrews und St.-John bedient und so als die nothwendige Vervollständigung des Netzes der Kanadischen Ueberlandbahn betrachtet werden muss, dieser letzteren auf immer verpachtet und ihr am 1. September einverleibt worden. Darauf ist im September ein Abkommen mit der der Regierung gehörenden Interkolonialbahn getroffen worden, das der Ueberlandbahn eine fühlbare Verbesserung des Verkehrs ihrer Linie von Montreal nach den Seeprovinzen gebracht hat. Die vorjährigen Hauptversammlungs-Beschlüsse haben die Gesellschaft zur sicheren und ständigen Herrin des Verkehrs der Minneapolis, Saint Paul und Sault-Sainte-Mariebahn sowie der Duluth, South-Shore und Atlanticbahn gemacht, und zwar unter so günstigen Bedingungen, dass kein Verlust zu befürchten ist. Der einem Schiedsgericht unterbreitete Streitfall zwischen Regierung und Gesellschaft wegen der von der Regierung in Britisch-Kolumbia gebauten Strecke ist noch nicht entschieden. Zur Zeit der Hauptversammlung hatte einer von den Gesellschaftsdampfern seine erste Reise von Hong-Kong nach Vancouver vollendet, der zweite befand sich auf dem Wege von England nach Hong-Kong und der dritte soll bald bereit sein, seinen Dienst anzutreten.

Chignecto-Schiffseisenbahn (Kanada).

Die Chignecto-Schiffseisenbahn-Gesellschaft (vgl. Nr. 90 S. 879 Jahrg. 1890 d. Ztg.), welche bei Vermeidung schwerer Geldstrafen verpflichtet war, ihr Unternehmen bis zum 1. Juli 1891 zu vollenden, hat von der Regierung die Niederschlagung der Geldstrafen und die Verlängerung der Baufrist bis zum 1. Juli 1893 erhalten. Die Regierung zahlt der Gesellschaft die bisher gewährte Beihilfe noch fernere 3 Jahre und bewilligt ihr nach Vollendung des Unternehmens auf 20 Jahre eine jährliche Beihilfe von 170 000 D.

Monterey- und Golfeisenbahn (Mexiko).

Die Monterey and Mexican Gulf railway company hat kürzlich vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten die Genehmigung der von Kilometer 391 bis Kilometer 410 (von Monterey aus gerechnet) reichenden Theilstrecke erhalten, so dass bis Tampico nur noch 120 bis 130 km zu vollenden sind. Nach Fertigstellung dieser Linie will die Gesellschaft ihre Bahn andererseits westwärts bis zur Küste des Stillen Meeres verlängern und hat zu diesem Zwecke von der Regierung die Konzession für eine Bahn erhalten, die von Benadito, dem an der Internationalbahn gelegenen westlichen Endpunkt ihrer jetzigen Linie, ausgehen, die Sierra Mojada übersteigen, die Centralbahn im Bergwerksbezirk schneiden, die in Bauvorbereitung befindliche Bahn von Topolobambo nach dem Rio Grande berühren und zwischen Mazatlan und Guaymas die Küste des Stillen Meeres erreichen soll; gleichzeitig ist der Gesellschaft die Konzession für eine Zweigbahn von Station Montemorelos ihrer Linie Monterey-Tampico nach einem am Rio Grande zwischen Laredo und Guerrera gelegenen Punkt ertheilt worden. Die Regierung bewilligt zum Bau dieser Linien eine kilometrische Beihilfe von 8 000 D., zahlbar vom Jahre 1894 ab in 5 % Schuldverschreibungen zum Kurse von 90 %. Ausserdem liegt es in der Absicht der Gesellschaft, eine Zweigbahn nach dem Hafen Soto la Marina am Atlantischen Meere herzustellen.

Urtheile des Reichsgerichts.

v. O. **Werkverdingung unterschieden vom Kauf (Lieferungsvertrag).** Aus den Entscheidungsgründen: „Das Wesen des Werkverdingungsvertrages liegt darin, dass der Werkmeister das fertige Werk als Erzeugniss seiner Arbeitsthätigkeit verspricht. Regelmässig werden daher eine Kombination von Arbeit und verarbeiteten Materialien zu einem neuen Erzeugniss, sowie eine für das fertige Werk als Ganzes bedungene Vergütung im Pausch und Bogen die kennzeichnenden Merkmale des Werkverdingungsvertrages bilden. Allerdings sind die Grenzen zwischen Werkverdingungsvertrag und Kauf in der Rechtsprechung nicht immer gleich gezogen worden. Wollte man aber auch mit dem früheren Oberhandelsgericht annehmen, dass ein Lieferungsvertrag dann vorliegt, wenn es sich um vertretbare Sachen handelt, während die Werkverdingung die Herstellung eines individuell bestimmten Gegenstandes voraussetzt, oder wollte man mit dem ehemaligen Obertribunal davon ausgehen, dass zwar sowohl der Lieferungs- als der Werkverdingungsvertrag fungibele wie nicht fungibele Sachen zum Gegenstande haben könne, und dass es bei jenem hauptsächlich auf das Verschaffen, bei diesem auf die Anfertigung bestimmter Produkte ankomme, so würde doch hier nach jedem dieser Gesichtspunkte eine Werkverdingung anzunehmen sein; denn es handelt sich um Herstellung eines individuell bestimmten Werkes und um Anfertigung desselben mit allen seinen Theilen durch die Arbeitsthätigkeit des Klägers und seiner Leute.“ (Erk. des VI. Civilsen. des Reichsgerichts vom 19. Mai 1890, Preuss. Verw.-Bl. Bd. XI S. 601.)

Berechnung der Entschädigung für ein enteignetes bebautes Grundstück nach dem bei einer anderen Bebauung zu erzielenden Ertrag. Die Revision führt mit Recht aus, dass Grund und Boden mit den darauf stehenden Gebäuden einen einheitlichen Vermögensgegenstand bilden, nicht als zwei selbstständige Werthsobjekte nach verschiedenen, sich ausschliessenden Grundsätzen geschätzt werden dürfen. Zu Gunsten des Eigenthümers, dem nach § 8 des Enteignungsgesetzes der volle Werth des enteigneten Grundstücks gewährt werden soll, ist zwar davon auszugehen, dass er die Entschädigung nicht bloss nach der augenblicklichen, möglicherweise wenig erschöpfenden Benutzungsart, sondern nach der Ausnutzungsfähigkeit fordern darf; allein soweit die nach der Fähigkeit unterstellte Ausnutzung reicht, kann nicht gleichzeitig die wirkliche Ausnutzung in Rechnung gebracht werden. Wenn also im vorliegenden Falle der Werth der enteigneten 71 qm im Gegensatz zu dem früheren wirklichen Ertrage der darauf stehenden Gebäude nach der „normalen Ausnutzungsfähigkeit“ geschätzt ist, also unter Voraussetzung einer anderen Bebauung als die bisherige, so kann der Werth der letzteren als selbstständiger Faktor jedenfalls dann nicht in Betracht kommen, wenn, wie der Berufungsrichter unterstellt, „die vollständige Ausnutzung der Baufläche durch ihren (der Gebäude) Abbruch bedingt ist.“ Die vom Berufungsrichter gemissbilligte Konsequenz, „dass eine unbebaute Baustelle ebenso hoch vergütet werden müsste, wie ein bebautes Grundstück, ist nicht zu leugnen, aber auch mit den Grundsätzen des Enteignungsgesetzes wohl vereinbar: es steht dem Eigenthümer frei, den Werth seines Grundstückes nach der bisherigen Benutzungsart zu fordern, will er aber seiner Forderung eine mögliche höhere Ausnutzung unterstellen, die ohne Abbruch der bisherigen Gebäude nicht zu erreichen ist, so kann er den Werth der letzteren, die bei Verwirklichung der ins Auge gefassten Möglichkeit eben nicht vorhanden wären, nicht daneben in Rechnung stellen. Das Verlangen der Klägerin, dass

entweder der Werth des enteigneten Trennstücks einschliesslich der darauf stehenden Gebäudetheile nach dem Zustande zur Zeit der Enteignung

oder bei Unterstellung einer anderen Bebauung und Abbruch der bisherigen Gebäude nur der nach der Ausnutzungsfähigkeit bemessene Baustellenwerth

in Ansatz gebracht werde, ist daher berechtigt. Eine dritte Möglichkeit wäre nur insofern gegeben, als eine höhere Ausnutzung des Grundstückes ohne Entfernung der bisherigen Gebäude, lediglich durch bessere Einrichtung, Erhöhung oder Erweiterung derselben stattfinden könnte. Eine solche Möglichkeit ist von den im Verwaltungsverfahren vernommenen Sachverständigen zwar angedeutet, eine Werthsberechnung auf dieser Grundlage, welche von dem Werthe des enteigneten Grundstückes ausgehend den durch weiteren Ausbau zu erzielenden Mehrwerth abzüglich der Kosten des Ausbaues zusetzen müsste, ist indess nicht erfolgt.

(Urtheil des V. Civilsenats des Reichsgerichts vom 1. April 1891 in der Sache G. w. Stadt Berlin.)

Bücherschau.

Inhaltsverzeichniss der Jahrgänge 1881—90 des Centralblatt der Bauverwaltung.

Herr Volkmar Gillsch hat sich der ebenso dankenswerthen wie mühevollen Arbeit unterzogen, zu den ersten zehn Jahrgängen des genannten Blattes ein umfassendes Inhaltsverzeichniss auszuarbeiten. Wer häufig in die Lage versetzt ist, technische Zeitschriften zu Nachschlagezwecken zur Hand zu nehmen, weiss, wie sehr oftmals bei Aufstellung solcher Inhaltsverzeichnisse gesündigt wird, und welcher vermeidbare Aufwand an Zeit und Verdruss erforderlich ist, um die gesuchten Gegenstände darin ausfindig zu machen. In einer grossen Zahl von Fällen gelingt es erst, nach ein- oder mehrmaligen vergeblichen Versuchen, dasjenige Stichwort zu finden, unter welchem man einen Gegenstand wirklich verzeichnet findet.

In dieser Hinsicht macht Gillsch's Arbeit eine rühmliche Ausnahme. Ein Vorzug derselben beruht schon darin, dass, abgesehen von einem besonderen kurzen, die amtlichen Mittheilungen voraufschickenden Abschnitt alle überhaupt in den

10 Jahrgängen enthaltenen Gegenstände in einem einzigen Verzeichniss, betitelt: „Verfasser-, Orts- und Sachverzeichniss“ zusammengefasst sind. Dasselbe umfasst nochmals auch die amtlichen Mittheilungen.

Jeder Gegenstand ist in dem Verzeichniss soviel Mal enthalten, als angenommen werden kann, dass der Suchende denselben möglicherweise unter verschiedenen Stichworten vermuthet, als welche auch die Namen der Verfasser — soweit dieselben überhaupt genannt sind — und der Oertlichkeiten (Städte, Flüsse usw.), auf welche das Gesuchte Bezug hat, angesehen worden sind. Nach welcher Richtung man auch einen Gegenstand suchen mag, man findet entweder sofort die Angabe des Jahrganges nebst Seitenzahl unmittelbar, oder — bei allgemeiner gehaltenem Kennworte — die Anführung bestimmterer Stichworte, welche sofort, wie an der Hand eines leitenden Fadens, das weitere schnelle Verfolgen des Gegenstandes ermöglichen.

Der Leser, welcher beispielsweise die bekannten Grüttefien'schen Aufsätze über die neueren Umgestaltungen der Preussischen Bahnhöfe sucht, findet dieselben sowohl unter dem Namen des Verfassers, als auch unter der allgemeinen Bezeichnung „Bahnhöfe“. Wer die Abhandlungen über die Newyorker Hochbahnen sucht, findet sie sowohl unter dem Ortsnamen Newyork, als auch unter den Bezeichnungen „Eisenbahnen“ und „Eisenbahnbetrieb“; sucht er unter „Hochbahnen“ oder „Stadtbahnen“, so wird er auf den Sammelbegriff „Eisenbahnen“ verwiesen. Will der Leser sich über statistische Angaben, welche die Newyorker Hochbahnen betreffen, unterrichten, so findet er eben denselben Hinweis unter „Statistik“.

Diese wenigen Andeutungen mögen zur Kennzeichnung der ausgezeichneten Arbeit genügen. Dass unter den angedeuteten Verhältnissen das Verzeichniss ziemlich umfangreich ausfallen musste — dasselbe umfasst 78 Seiten Grossquart — liegt in der Natur der Sache. Km.

Der Almanach der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Dieser seit dem Jahre 1880 von der Direktion der Kaiserin Elisabethbahn und seit dem Jahre 1888 von der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen herausgegebene Jahresalmanach ist erst kürzlich für 1891 erschienen. Das frühere Kalendarium nebst den Mittheilungen allgemeiner Natur sind schon seit längerer Zeit weggeblieben, so dass der Almanach sich nur als ein dem Personal zugänglicher Personal- und Rangstatus darstellt.*)

Eine Neuerung bildet, dass im Rangstatut bei jedem Namen auch das Datum des Eintrittes in den Rang ersichtlich ist; es scheint demnach die Absicht zu bestehen, bei Beförderungen auch die Rangfolge mitsprechen zu lassen, was dem Personal gewiss sehr willkommen sein wird. Dem Almanach sind folgende Daten zu entnehmen: Ende 1890 bestand das sämmtliche Personal der Oesterreichischen Staatsbahnen aus 3 756 Beamten, 3 147 Unterbeamten, 7 024 Diener und 6 050 Wächter. In der höchsten Dienstklasse mit 7 000 und 6 000 fl. jährlichem Gehalt war je 1 Beamter, in den nächstfolgenden von 5 500 und 5 000 fl. waren zusammen 3 Beamte; ein Gehalt von 4 500 und 4 000 fl. bezogen 23 Beamte usw. herab; in der niedrigsten Gehaltstufe mit 800—500 fl. befanden sich 1 375 Beamte; mit 50 fl. monatlichem Adjutum 70 Aspiranten. In der Unterbeamten-Kategorie entfallen: auf Dienstklasse I mit 1 200 und 1 100 fl. Gehalt 25 usw. herab, auf die niedrigste V. Klasse mit 550 und 500 fl. Gehalt 1 576 Bedienstete. Im Dienste der Staatsbahnen stehen auch theils in den Büreaus, theils bei den Kassen verwendet 76 weibliche Bedienstete.

*) Preis 1 fl., das Reinerträgniss wird zur Unterstützung nothleidender Bediensteter und deren Wittwen verwendet.

Verschiedenes.

Brand-Versicherungsverein Preussischer Staatseisenbahn-Beamten.

Der Verein, welcher am 1. Januar 1890 seine Geschäftsthätigkeit begonnen hat, ist auf Gegenseitigkeit zu dem Zwecke begründet, den sämmtlichen Beamten der Preussischen Staats- und der Reichs-Eisenbahnen bequeme und billige Gelegenheit zur Versicherung ihres beweglichen Gutes gegen Feuersgefahr zu geben. Der laufende Jahresbeitrag beträgt für alle Versicherten — Gefahrenklassen sind nicht gebildet — 60 ₰ für je 1 000 ℳ der versicherten Summe.

Aufnahmefähig sind sämmtliche Beamten der Preussischen Staatseisenbahnen, sowie die ausserhalb des Beamtenverhältnisses in den Stellungen mittlerer Beamten beschäftigten Gehilfen. Durch die Versetzung in den Ruhestand erlischt die Mitgliedschaft nicht, auch die Wittwen von Vereinsmitgliedern können die Mitgliedschaft fortsetzen.

Nach einer Mittheilung des Verwaltungsraths und Hauptausschusses waren am Schlusse des Jahres 1890 17 025 Beamte mit zusammen 60 133 700 ℳ versichert und 2 799 Beamte den Vereine beigetreten, aber noch anderweit versichert. Im Jahre 1890 wurden vereinnahmt an Eintrittsgeldern der Mitglieder 23 906 ℳ, an laufenden Beiträgen der Mitglieder 25 754 ℳ und an Zinsen 844 ℳ, zusammen 50 504 ℳ. Verausgabt wurden 22 885 ℳ (darunter an Brandentschädigungen 13 655 ℳ), mithin ergibt sich ein Reinüberschuss von 27 619 ℳ, welcher dem Reservefonds überwiesen worden ist.

Preussischer Beamtenverein.

Der Preussische Beamtenverein zu Hannover, Lebens-, Kapital-, Leibrenten und Begräbnissgeld-Versicherungsanstalt für den Beamtenstand Preussens, der Deutschen Bundesstaaten und des Deutschen Reichs hat nach dem kürzlich erschienenen 14. Geschäftsbericht für 1890 folgende günstige Ergebnisse zu verzeichnen.

An Lebens-, Kapital- und Begräbnissgeld-Versicherungen bestanden am Schlusse des Berichtsjahres: 26 221 Policen über 76 063 760 ℳ Versicherungssumme, welche in dem Abschluss mit einer Prämienreserve von 7 558 077 ℳ und einem Kapital-Versicherungsguthaben von 6 170 713 ℳ, mithin zusammen mit einer Reserve von 13 728 790 ℳ aufgeführt sind.

Gegen das Vorjahr (1889) ist an Lebens-, Kapital- und Begräbnissgeld-Versicherungen ein reiner Zugang von 2 547 Policen mit 7 900 650 ℳ Versicherungssumme und eine Erhöhung der rechnungsmässigen Reserve um 1 911 385 ℳ zu verzeichnen.

Ausserdem waren auf 327 Policen 116 310 ℳ jährliche Rente versichert, für welche eine rechnungsmässige Reserve von 683 625 ℳ in den Abschluss eingestellt ist (gegen 1889 mehr 58 Policen mit 17 750 ℳ jährlicher Rente und 153 608 ℳ rechnungsmässiger Reserve).

Der Preussische Beamtenverein hat seit seinem Bestehen gezahlt an fällig gewordenen Lebens-Versicherungssummen 2 303 372 ℳ, für zurückgekaufte Lebens-Versicherungspolicen 135 285 ℳ, an fällig gewordenen und vor dem Fälligkeitstermine abgehobene Kapital-Versicherungssummen 2 201 075 ℳ, an Sterbekassengeldern 49 795 ℳ, an Renten 139 905 ℳ und an Dividenden aus den Ueberschüssen an Mitglieder der Lebens-Versicherungsabtheilung 1 950 717 ℳ.

Die auf das Jahr 1890 entfallende Dividende beträgt 332 836 ℳ.

In Aktiven und Passiven weist der Abschluss je 17 221 615 Mark und 483 613 ℳ Geschäftsgewinn auf.

Die beiden Sicherheitsfonds, welche als reines Vereinsvermögen anzusehen sind, da dieselben neben den erforderlichen rechnungsmässigen Deckungskapitalien bestehen, erreichen nach der Gewinnvertheilung für 1890 bereits die Summe von 1 796 647 ℳ, betragen mithin 24,27 % der Prämienreserve der Lebens-Versicherungsabtheilung.

Fahrgeldunterschlagungen auf einer Englischen Bahn.

Bei der Theilhaberversammlung der rühmlichst bekannten Englischen Nordbahn am 5. Februar d. J. beklagte sich der Vorsitzende über die vielen vorkommenden Fälle von Fahrgeldunterschlagungen — „doing a railway“ — wie der übliche Ausdruck lautet. Er führt an, dass im Jahre 1890 nicht weniger als 27 101 „blinde“ Reisende von den Kontrolbeamten gemeldet wurden und meint, dass sich hiernach erst ermessen lasse, wie viele derartige Reisende unentdeckt geblieben seien. Von den Kontrolbeamten wurden den betroffenen Personen 14 920 ℳ abgenommen, wobei zu beachten ist, dass nur bei nachzuweisendem Betrugsfalle Strafen eingezogen werden. Der genannten Einnahme steht eine Ausgabe von 10 680 ℳ gegenüber, so dass die Gesellschaft auch hinsichtlich der entdeckten Fälle nicht zu ihrem Gelde gekommen ist.

Um die obigen Verhältnisse besser beurtheilen zu können, muss bemerkt werden, dass im Jahre 1890 rund 31 Millionen Reisende die Nordbahn benutzt haben, abgesehen von dem Arbeiter- und Zeitkartenverkehr. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr, ebenfalls ausschliesslich Arbeiter- und Zeitkartenverkehr, betrugen über 25 Millionen Mark. Nachgewiesenermaassen sind hiernach 0,09 % der Personen zur Anzeige gebracht worden, von welchen 0,06 % der gesammten Einnahmen als Nachzahlungen erhoben wurden. Km.

Personalnachrichten.

Deutsches Reich.

Der ständige Hilfsarbeiter bei dem Reichsamt für die Verwaltung der Reichs-Eisenbahnen, Regierungsbaumeister Sarre, ist zum Eisenbahn-Bauinspektor ernannt worden.

Bayerische Staatseisenbahnen.

Versetzt sind: der Abtheilungsingenieur bei der Generaldirektion Johann Wicklein zum Oberbahnamte München, der Abtheilungsingenieur bei der Eisenbahnbausektion Hof Otto Engel und der Betriebsingenieur Wilhelm Hänlein in Furth i/W. zum Oberbahnamte Nürnberg.

Der Bezirksingenieur Leopold Pfändler in München ist gestorben.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung des Personen-Haltepunktes Kl. Mahner. Am 1. August d. J. wird der an der Bahnstrecke Börssum-Kreiensen zwischen den Stationen Gielde und Salzgitter belegene Haltepunkt Kl. Mahner für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für die Beförderung von Hunden auf Hundekarten eröffnet werden.

Magdeburg, den 10. Juli 1891. (1363)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Schliessung von Stationen.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Am 1. Juli 1891 neuen Stils ist die Station Düsseldorf (K. M.) des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) für den gesammten öffentlichen Verkehr geschlossen worden. Der auf diesem Bahnhof bisher zur Abfertigung gelangte Eilgutverkehr wird infolge dessen bis auf weiteres vom gedachten Tage ab auf dem Bahnhof Düsseldorf (Berg. Märk.) zu den Frachtsätzen dieser letzteren Station mit abgefertigt.

Ferner kommen die für Eilgut einstweilen noch beibehaltenen Frachtsätze der Station Düsseldorf (Rh.) des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) mit Ablauf des Monats Juli 1891 in Wegfall, so dass die Station Düsseldorf (Rh.) vom 1. August 1891 neuen Stils ab aus dem Deutsch-Russischen Gütertarif und dem Anhang I zu demselben ausscheidet und alsdann auch eine Abfertigung von Eilgut im Verkehr mit derselben nicht mehr stattfindet.

Bromberg, den 6. Juli 1891. (1364)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

3. Güterverkehr.

Importtarif nach Russland, Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband, Heft IV. Vom 1. August 1891 neuen Stils ab treten in dem vom 20. Dezember 1890 a. St./1. Januar 1891 n. St. gültigen Importtarif nach Russland (Heft IV des Deutsch-Russischen Gütertarifs) folgende Aenderungen ein:

1. Die Station Freiberg i. Sachsen der Sächsischen Staatseisenbahnen wird mit den nachstehenden Frachtsätzen in die Tariftabellen II A und V A des Theil I und in die Tariftabelle III A des Theil II des Hefts IV aufgenommen:

Bezeichnung der Tarifklassen	Von Freiberg i. Sachsen bis zu den Schnittpunkten		
	Wirballen (875 km) Tariftabelle II A des Theil I	Sosnowice (502 km) Tariftabelle V A des Theil I	Sosnowice (502 km) Tariftabelle III A des Theil II
	Frachtsätze für 100 kg (6,1 Pud) in Mark		
Stückgut in Mengen unter 5 000 kg	4,64	2,92	3,17
Klasse A zu 5 000 kg	3,71	2,34	2,68
„ B „ 10 000 „	3,09	1,94	2,34
Spezialtarif I unter 5 000 kg	4,64	2,92	2,32
„ I zu 5 000 „	3,71	2,34	2,04
„ I „ 10 000 „	3,09	1,94	1,76
„ II unter 5 000 „	4,64	2,92	1,97
„ II zu 5 000 „	3,71	2,34	1,74
„ II „ 10 000 „	3,09	1,82	1,51
„ III unter 5 000 „	4,64	2,92	1,62
„ III zu 5 000 „	3,12	1,82	1,43
„ III „ 10 000 „	1,99	1,17	1,17
Ausnahmetarif 1:			
1. Kategorie unter 5 000 kg	4,64	2,92	2,18
I. „ zu 5 000 „	2,66	1,55	1,92
I. „ „ 10 000 „	2,22	1,29	1,66
II. „ unter 5 000 „	4,64	2,92	1,83
II. „ zu 5 000 „	2,14	1,25	1,62
II. „ „ 10 000 „	1,78	1,04	1,41
III. „ unter 5 000 „	4,64	2,92	1,62
III. „ zu 5 000 „	1,87	1,10	1,43
III. „ „ 10 000 „	1,56	0,92	1,17

2. Die in der Waarenklassifikation des Hefts IV unter den laufenden Nummern 1300 bezw. 1545, 1559, 1560, 1712 und 2000 verzeichneten Artikel Salzsäure, Schwefelsäure und Vitriolöl in Mengen von 5 000 kg und 10 000 kg tarifiren auf den Strecken ab Schnittpunkt östlich nicht mehr zur Klasse 2, sondern zur Klasse 4.

3. Die Mark-Frachtsätze der Tariftabelle III A des Theil II im Spezialtarif III zu 10 000 kg und im Ausnahmetarif 1, III. Kategorie zu 10 000 kg ermässigen sich ab Schnittpunkt Sosnowice westlich im Verkehr von

Dresden-Altstadt	von 1,18 ℳ	auf	1,08 ℳ	für 100 kg (6,1 Pud).
Dresden-Friedrichstadt	„ 1,18 „	„	1,09 „	
Dresden-Neustadt (Leipziger und Schlesischer Bahnhof)	„ 1,16 „	„	1,07 „	
Reichenberg (S. St. E.)	„ 1,09 „	„	0,97 „	

Ferner erhöhen sich vom 25. August 1891 neuen Stils ab die für die Ueberführung der Güter nach dem Hauptzollamt in Moskau ausweislich der Tariftabellen des Theil II des Tarifhefts IV bisher in Höhe von 0,73 bezw. 0,61 bezw. 0,49 Kopeken für 100 kg (6,1 Pud) zur Erhebung gekommenen Gebühren durchweg auf 0,92 Kopeken für 100 kg (6,1 Pud).

Bromberg, den 7. Juli 1891. (1365)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn-Vieh- etc. Verkehr Breslau-Westliche Staatsbahnen. Am 15. Juli l. J. kommen direkte Frachtsätze für Vieh und Wagenladungen zwischen der diesseitigen Station Borek einerseits und den Stationen Cöthen bezw. Bernburg der Königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg andererseits zur Einführung.

Dieselben betragen für das Quadratmeter Ladefläche in Mark (einschliesslich Expeditionsgebühr):

Zwischen Borek und	für Pferde	für sonstiges Vieh	
	in gewöhnlichen Vieh- bezw. Güterwagen	in einbödigen Wagen	in mehrbödigen Wagen
Bernburg . .	11,46	8,66	11,41
Cöthen . . .	10,83	8,26	10,88

Breslau, den 9. Juli 1891. (1366)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Kohlenverkehr von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrh.) und Köln (rechtsrh.) sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin. Am 15. d. Mts. tritt der Nachtrag IV zu dem Ausnahmetarife für den oben bezeichneten Verkehr vom 1. August 1884 in Kraft, enthaltend Frachtsätze für verschiedene neu aufgenommene Stationen und Zechen, sowie anderweite, theilweise ermässigte Frachtsätze für die Stationen Holzwickede E und Unna E, ferner Berichtigungen und Ergänzungen. Durch den Nachtrag werden weiter die Frachtsätze für Essen K. M. (K. r.) mit Gültigkeit vom 1. September d. J. aufgehoben, und kommen von diesem Tage ab für diese Station die höheren Frachtsätze des Spezialtarifs III zur Anwendung.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu haben.

Köln, den 9. Juli 1891. (1367)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Holzverkehr. Am 15. d. Mts. treten direkte Frachtsätze für die Station Allach der Bayerischen Staatsbahn im oben bezeichneten Verkehre in Kraft.

Die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen ertheilen nähere Auskunft.

Köln, den 10. Juli 1891. (1368)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Vom 15. d. Mts. an finden im Hannover-Bayerischen Eisenbahn-Verbande für die Beförderung von Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin) in ganzen Wagenladungen von 10 000 kg im Verkehre von Amberg und Wernberg nach den Nord- und Ost-Seehafenplätzen: Brake, Bremen, Bremerhafen, Cuxhaven, Geestemünde, Hamburg H., Harburg H., Harburg U. E., Lübeck und Nordenham ermässigte Ausnahmefrachtsätze Anwendung.

Die Güter-Abfertigungsstellen der Verbandsstationen ertheilen auf Anfragen nähere Auskunft.

Hannover, den 7. Juli 1891. (1369)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Güterverkehr zwischen Stationen der Bayerischen Staatsbahn einerseits und den Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a. M. (östlich Hanau ausschliesslich) und der Oberhessischen Bahnen andererseits. Am 1. August 1891 kommt ein neuer Gütertarif zur Einführung, durch welchen aufgehoben werden:

1. der Hannover-Bayerische Verbands-Gütertarif, Heft Nr. 3 vom 1. November 1885 nebst Nachträgen;
2. der Oberhessisch-Bayerische Gütertarif vom 1. November 1882 nebst Nachträgen;
3. der Thüringisch-Bayerische Verbands-Gütertarif vom 1. Oktober 1885 hinsichtlich der Frachtsätze für Nordhausen-Wolkramshausen, sowie der Stationen der ehemaligen Nordhausen-Erfurter Eisenbahn;
4. der Mitteldeutsche Verbands-Gütertarif, Heft Nr. 6 vom 1. März 1885 und Heft Nr. 7 vom 1. November 1886 hinsichtlich der bezüglichen Frachtsätze für Lindau;
5. der Magdeburg-Bayerische Verbands-Gütertarif vom 1. Oktober 1885 hinsichtlich der Sätze für Sömmerda.

Der Tarif enthält, neben zahlreichen neuen Frachtsätzen und Frachtermässigungen, in einzelnen Stationsverbindungen auch Frachterhöhungen, insbesondere ist dies der Fall bei den Sätzen des Ausnahmetarifs für Holz des Spezialtarifs II im Verkehr der Station Eisenstein mit den nördlichen Verbandsstationen.

Insoweit der Tarif Frachterhöhungen enthält, bleiben die seitherigen Sätze bis 1. September d. J. in Kraft.

Frankfurt a/M., den 10. Juli 1891. (1370)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberhessisch-Pfälzischer Verkehr. Im vorbezeichneten Verkehr werden vom 1. d. Mts. ab auch die Artikel Metalle, Metall- und Holzwaaren, bei Aufgabe als Stückgut, nach dem Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter befördert.

Giessen, den 2. Juli 1891. (1371)
Gr. Direktion
der Oberhessischen Eisenbahnen.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J. findet der Ausnahmetarif 2 für die Beförderung bestimmter Stückgüter auch für die unter Ziffer 6 und 7 dieses Ausnahmetarifs aufgeführten Artikel Metalle, Metallwaaren und Holzwaaren im direkten Verkehre zwischen sämmtlichen Verbandsstationen der Pfälzischen Bahnen und der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen einerseits und sämmtlichen Verbandsstationen der Sächsischen Staats- und der in Verbindung mit denselben verwalteten sonstigen Eisenbahnen andererseits Anwendung. Die im Tarifhefte 3 Seite 108 für die Badischen Stationen Konstanz und Schiltach enthaltenen Stationstarifsätze für die Beförderung von Metall- usw. Stückgütern kommen demzufolge in Wegfall.

Ferner werden vom 15. Juli d. J. an die im Tarifheft 3 Seite 122 für den Verkehr zwischen einzelnen Badischen und Sächsischen Stationen enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 für Twiste durch anderweite ermässigte Sätze, welche bei den Verbandsstationen zu erfahren sind, ersetzt.

Dresden, den 8. Juli 1891. (1372)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J. ab wird die Station Allach der Bayerischen Staatsbahn in die in den Tarifheften 1 und 2 enthaltenen Ausnahmetarife für Stammholz einbezogen. Die Frachtsätze für Allach sind mit denjenigen für die Bayerische Station Birnbach gleich.

Dresden, den 7. Juli 1891. (1373)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Württembergischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J. findet der Ausnahmetarif 9 für die Beförderung landwirthschaftlicher Stückgüter auch für die Artikel Metalle, Metallwaaren und Holzwaaren, wie dieselben im Ausnahmetarif 10 aufgeführt sind, im direkten Verkehre zwischen sämmtlichen Württembergischen und Sächsischen Verbandsstationen Anwendung. Der Ausnahmetarif 10 tritt demzufolge ausser Wirksamkeit. Nur im Verkehre von und nach den Stationen Dettingen und Urach der Ermsthalbahn haben die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 für die Artikel Metalle usw. ebenso keine Anwendung zu finden, wie dies für landwirthschaftliche Stückgüter bereits der Fall ist.

Bezügliche Sendungen sind auf die Uebergangsstation Metzingen zu kartiren.

Dresden, am 8. Juli 1891. (1374)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Main-Neckarbahn-Hessischer Güterverkehr. Mit Wirkung vom 1. Juli l. J. ab finden im obigen Verkehr die Frachtsätze der Abtheilung a des Ausnahmetarifs Nr. 8 für bestimmte Stückgüter auch auf die Artikel Metalle, Metall- und Holzwaaren (Güter der Abtheilung b dieses Ausnahmetarifs) allgemeine Anwendung.

Die in den Stations-Tariftabellen Seite 35—48 sowie die Seite 64 des Main-Neckarbahn-Hessischen Gütertarifs enthaltenen besonderen Frachtsätze der Abtheilung b genannten Ausnahmetarifs gelangen gleichzeitig zur Aufhebung.

Darmstadt, den 29. Juni 1891. (1375)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Thüringisch-Bayerischer Güterverkehr. Am 1. September d. J. tritt an Stelle des Thüringisch-Bayerischen Gütertarifs vom 1. Oktober 1885 nebst Nachträgen, jedoch mit Ausnahme der darin enthaltenen Frachtsätze für Hohenbocka B. G. und Pleitz C. Gr. ein neuer Tarif in Kraft, welcher neben zahlreichen Tarifermässigungen auch einzelne Tariferhöhungen enthält. Ueber die Höhe der neuen Frachtsätze ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung auf Verlangen Auskunft.

Erfurt, den 9. Juli 1891. (1376)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif vom 1. August 1888 für Eisenerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet sowie für Ruhrkoks nach den Hochofenstationen jener Gebiete. Der bis zum 31. Dezember 1891 gültige vorbezeichnete Ausnahmetarif bleibt über das laufende Jahr hinaus bis auf weiteres bestehen.

Köln, den 8. Juli 1891. (1377)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Am 15. d. Mts. treten für die Beförderung von Giesserei-Roheisen von Burgsolms, Giessen und Lollar nach Leipzig Bayerischer und Dresdener Bahnhof sowie nach Plagwitz-Lindenau Sächs. Staatsb. ermässigte Frachtsätze in Kraft, welche bei den betreffenden Abfertigungsstellen zu erfahren sind.

Erfurt, den 10. Juli 1891. (1378)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft. Am 1. September l. J. treten in den Ausnahmetarifen für Steine des Spezialtarifs III im Verkehr zwischen unseren Stationen Mannheim und Mannheim Neckarvorstadt sowie der Badischen Station Mannheim einerseits und unseren linksrheinischen Stationen andererseits um 1 bis 2 ₰ für 100 kg erhöhte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die diesseitigen Stationen, sowie unser Tarifbüreau.

Mainz, den 9. Juli 1891. (1379)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. August d. J. tritt der Nachtrag XIII zum Verbandstarif in Kraft. Derselbe enthält eine Anzahl neuer Frachtsätze der Stückgutklasse II, Wagenladungsklasse A 1, der Spezialtarife A 2 und III und der Ausnahmetarife 6 a, b und c (Europäisches Holz), 11 (Caolin), 12 (Kalk etc.), 30 (getrocknete Malztreber), 35 (Farbstoffe etc.) und 36 (Düngemittel).

Der Nachtrag ist durch die Verbandsstationen zu beziehen.

Dresden, am 8. Juli 1891. (1380)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Die Nachträge VII zum Ostdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandstarif Heft 1 und 2, welche die Aufhebung der Frachtsätze für die auf Oesterreichischem Gebiet gelegenen Stationen der Kaschau-Oderberger Bahn enthalten, können nunmehr kostenfrei von den Verbandverwaltungen bezogen werden.

Bezügliche Bekanntmachung ist bereits in Nr. 45 dieser Zeitung enthalten.

Breslau, den 11. Juli 1891. (1381)
Königliche Eisenbahndirektion,
für die Deutschen Verwaltungen.

Am 15. Juli d. J. tritt der 2. Nachtrag zum Lokal-Gütertarif für den Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln vom 1. Januar 1891 in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Aenderung zu II. C. Besondere Bestimmungen zum Nebengebühren-Tarif.
2. Anderweite, theilweise gekürzte Entfernungen für die Stationen Geilenkirchen und Herzogenrath, sowie gekürzte Entfernungen für die Stationen Aachen-Kölnthor, Alsdorf, Baal, Dremmen, Erkelenz, Heinsberg, Höngen, Kohlscheid, Lindern, Morsbach b. Aachen, Randerath, Rheindahlen, Schiefbahn, Wickrath und Würselen.
3. Ergänzung des Ausnahmetarifs H für bestimmte Stückgüter.
4. Aenderung von Stationsnamen.
5. Aufhebung von Frachtsätzen.

Gleichzeitig treten mit demselben Tage infolge der Ermässigungen der Entfernungen für die vorgenannten Stationen Ermässigungen in den Frachtsätzen des Ausnahmetarifs B für den Kohlenverkehr aus dem Ruhr-, Wurm-, Inde- und Saargebiet usw. nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrh.) vom 1. August 1890 im Verkehr mit den bezeichneten Sta-

tionen in Kraft, worüber die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen nähere Auskunft ertheilen, bei welchen auch Abdrücke des Nachtrages zum Lokal-Gütertarife, sowie der Zusammenstellung der ermässigten Kohlen-Frachtsätze zu haben sind.

Köln, den 15. Juli 1891. (1382)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband. Zum Verbands-Gütertarif Theil II Heft I und II vom 1. Juni bezw. 1. Juli 1887 treten am 1. August 1891 folgende Nachträge in Gültigkeit:

Nachtrag III zum Tariftheil II Heft I, Preis 0,10 ℳ.

Nachtrag IV zum Tariftheil II Heft II, gratis.

Der Nachtrag III enthält Aenderungen und Ergänzungen zum Haupttarif und zum Nachtrag II, neue Frachtsätze für die Ausnahmetarife Nr. 21 (Marmor) und Nr. 23 (Papier), sowie einen neuen Ausnahmetarif Nr. 42 für die Beförderung von Möbeln und Möbelbestandtheilen aus gebogenem Holze, zerlegt, und Berichtigungen. Soweit durch denselben Erhöhungen eintreten bezw. seitherige Verkehrsbeziehungen in Wegfall kommen, bleiben die bisherigen Sätze noch bis den 14. September 1891 in Wirksamkeit.

Der Nachtrag IV enthält Aufnahme der Stationen Czégled transit, Szeged (Szegedin) transit und Temesvár-Jozsefváros (Josefstadt) transit in den Verbandsverkehr und Berichtigungen.

Nähere Auskunft ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Köln, den 15. Juli 1891. (1383)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts. Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. werden die Stationen Langenbielau, Ober-Langenbielau, Langenschwalbach, Weimar (Preuss. Staatsb.), Jena (Saalbhf.), Ansbach und Nördlingen in den Tarif neu einbezogen, die Frachtsätze einiger Stationen berichtigt und die Beförderungsbestimmungen sowie die Güterklassifikation hinsichtlich der Artikel Demijohns, Glasballons, Dezimal- und Brückenwagen, Möbel, Vaselin, Lederfett und Putzpomade ergänzt.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, erhalten dieselben erst vom 26. August d. J. ab Gültigkeit. Ueber diese Frachterhöhungen ertheilen die Tarifbüreaus der Verbandsverwaltungen Auskunft.

Altona, den 13. Juli 1891. (1384)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Breslau-Erfurt. Die durch Nachtrag 4 zum Anhange für den Breslau-Sächsischen Verbandstarif eingeführten Frachtsätze für die Beförderung Oberschlesischer Steinkohlen nach Gera, Leipzig, Plagwitz-Lindenau und Zeitz gelten auch für die gleichnamigen Stationen der Preussischen Staatseisenbahn bezw. für Leipzig (Berliner, Eilenburger und Thüringer Bahnhof).

Erfurt, den 11. Juli 1891. (1385)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Staatsbahnverkehr. Die im Nachtrage 1 vom 1. April l. J. zum Gütertarife für den oben bezeichneten Verkehr enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 10 für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art im Verkehre von Lothringisch-Luxemburgischen Stationen nach den Stationen Dzieditz tr., Halbstadt tr., Myslowitz tr., Oderberg tr. und Oswiecim tr. treten am 20. d. Mts. in Kraft.

Frankfurt a/M., den 8. Juli 1891. (1386)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vieh- etc. Verkehr Köln (rechtsrheinisch)-Erfurt und anschliessende Privatbahnen. Im Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) einerseits und den Stationen der Saal-, Weimar-Geraer, Werra- und Eisenberg-Crossener Eisenbahn andererseits wird vom 15. d. Mts. ab, sofern für Kleinvieh in Ermangelung von Wagen mit mehreren Böden zwei oder mehrere gewöhnliche Wagen gestellt werden, die Fracht für die Hälfte des Flächenraumes der verwendeten Wagen nach den Tarifsätzen für Kleinvieh in Wagen mit mehreren Böden berechnet.

Köln, den 11. Juli 1891. (1387)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Elbeumschlags-Verkehr mit Oesterreich. (Einführung des Nachtrages I.) Mit 1. August a. c. tritt der Nachtrag I zum Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Februar 1891 in Wirksamkeit. Derselbe enthält geänderte bezw. ermässigte Frachtsätze für den Klassenguttarif im Verkehre mit Wien, den Vororten, Marchegg, Leoben etc., ferner Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife, gültig im Kartirungs- und Rückvergütungswege.

Exemplare dieses Nachtrages können bei den Verbandsverwaltungen, namentlich bei der unterzeichneten Verwaltung zum Kostenpreise von 20 kr. bezogen werden.

Wien, am 9. Juli 1891. (1388)
Die Oesterreichische Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

4. Verdingungen.

Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg. Die Anfertigung und Lieferung von

A.
904 Stück Normal-Wagenradsätzen,
B.
1 722 Stück Tragfedern } für Wagen
1 960 „ Spiralfedern }

soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen im maschinentechnischen Neubaubüreau hierselbst zur Einsicht aus und können von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 0,75 ℳ für A. und 1,50 ℳ für B. bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift

„Angebot auf Lieferung von Radsätzen“, bezw.

„Angebot auf Lieferung von Trag- und Spiralfedern“

versehen, zu dem auf Donnerstag, den 30. Juli d. J., Vormittags 11 Uhr für die Radsätze bezw. Vormittags 11½ Uhr für die Federn anberaumten Verdingungstermine an das vorgenannte Büreau einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 4 Wochen nach dem Verdingungstermine.

Magdeburg, den 11. Juli 1891. (1389)

---

5. Verkauf von Altmaterialien.

Oberhessische Eisenbahnen. Die vorhandenen abgängigen Materialien sollen verkauft werden. Verkaufsbedingungen und Verzeichniss sind bei unserer Magazinsverwaltung einzusehen, auch durch unser Sekretariat gegen frankirte Einsendung von 20 ₰ zu beziehen. Angebote, welchen ein durch Unterschrift anerkanntes Exemplar der Bedingungen beigefügt sein muss, sind bis zum 23. Juli cr. versiegelt und mit bezüglicher Aufschrift versehen hier einzureichen.

Giessen, den 9. Juli 1891. (1390)
Grossherzogliche Direktion.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

olumbus-Freitreppe
D. R. P.
Columbus- Perron und Trottoir aus Eisen, für Gärten, Wege, Böschungen, Dämme; besonders vortheilhaft für Anlagen in aufgeschüttetem Boden; haltbarer, schöner, 33 % billiger als Steintreppen. Ill. Preisliste kostenfrei.
Richard Hermanns & Co., Elberfeld.

Wilh. Tillmanns,
Remscheid,

Wellblech-Walzwerk, Verzinkerei und **Anstalt** für **Eisenbauten.**
Ausführung von vollständigen eisernen Bauwerken jeder Art; Bogen- und Satteldächern bis zu den grössten Spannweiten; feuersicheren Deckenconstructionen etc. etc.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 55. **Zeitung des Vereins** 1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 22 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 18. Juli 1891.

Inhalt:

Central-Londonbahn.
Bahneröffnungen im Deutschen Reiche im I. Halbjahr 1891.
Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Rechnungsjahr 1889. (Fortsetzung.)
Vereins-Mittheilungen:
Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement.
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Die Gesetzentwürfe u. das Budget des Oesterreichischen Handelsministeriums.
Förderung des Lokalbahnwesens.
Die neuen Gütertarife d. Oesterreichischen Staatsbahnen und die Privatbahnen.
Ministerielle Aeusserungen bezüglich einzelner Eisenbahnen und Beschwerden.
Erprobung d. Eisenbahnbrücken.
Die Unübersichtlichkeit der Tarife und die Refaktien.
Bemängelung d. Staatsbetriebes.
Betriebseinnahmen im Mai 1891.
Eröffnung von Eisenbahnlinien.
Generalversammlungen der:
Oesterreichisch - Ungarischen Staatseisenb.-Gesellschaft.
E. Wittmansdorf-Ebenfurt.
Oesterreichischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft.
Orientalischen Eisenbahnen.
Börsenbericht.
Aus der Schweiz:
Reform der Personentarife.
Aus Afrika:
Deutsch-Ostafrika.
Britisch-Ostafrika.
Portugiesisch-Ostafrika.
Oranje-Freistaat.
Entscheidung des Ober-Verwaltungsgerichts:
Erkenntniss vom 24/10. 1890.
Eisenbahn-Kartenwerke:
Uebersichtskarte d. Eisenbahnen Deutschlands für das Jahr 1891.
Personalnachrichten:
Preussische Staatsbahnen.
Berichtigung.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Berichtigungen.
2. Güterverkehr.
3. Personen- und Gepäckverkehr.
4. Personen-, Gepäck- u. Güterverkehr.
5. Verdingungen.
6. Verkauf von Altmaterialien.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Central-Londonbahn.

Im vergangenen Jahre wurde die Gesetzesvorlage, betreffend den Bau der „Central-Londonbahn", einer ähnlich der City- und Süd-Londonbahn zu erbauenden Röhrenbahn mit elektrischem Betriebe, von einem Ausschuss des Oberhauses verworfen. Die Linie ist von Shepherds Bush ganz im Westen der Stadt in östlicher Richtung durch das Westend nach der Cornhill in der City geplant. Sie legt sich zwischen den nördlichen und südlichen Arm der inneren Ringbahn, welche eine in westöstlicher Richtung langgestreckte Schleife bildet, mitten hinein, um ein Stadtgebiet zu versorgen, welches in Bezug auf Verkehrsmittel in unzulänglicher Weise bedacht ist. Die innere Ringbahn, welche den Verkehr mit der City einerseits, den Vororten andererseits vermitteln sollte, ist zu weit entlegen; Pferdebahnen sind, weil sie den Strassenverkehr zu sehr behindern würden, hier nicht gestattet, und so ist der Omnibusverkehr vorherrschend geworden und füllt die Haupt-Verkehrsstrassen bis zum Uebermaass.

Durch die an der inzwischen eröffneten City- und Süd-Londonbahn gemachten Erfahrungen sind die im vorigen Jahre erhobenen Einwände, dass die Bewährung der elektrischen Betriebsweise noch in keiner Weise gewährleistet sei, dass ferner nachtheilige Erschütterungen der anliegenden Baulichkeiten und insbesondere der Paulskirche eintreten müssten und dass während des Baues der Strassenverkehr in unzulässiger Weise behindert werde, gefallen. Die in diesem Jahre erneut eingebrachte Gesetzesvorlage der Cental - Londonbahn scheint denn, nachdem sie ebenso wie im Vorjahre vom Unterhause gutgeheissen worden ist, nunmehr auch im Oberhause Gnade zu finden, wenigstens hat der zur Prüfung des Gesetzentwurfes eingesetzte Sonderausschuss dieses Hauses die Vorbedingungen für erfüllt erachtet.

Es wurde in der Ausschusssitzung darauf hingewiesen, dass seit dem 25jährigen Bestehen der Metropolitanbahn — des nördlichen Armes der inneren Ringbahn — der Verkehr in den Londoner Strassen über 700 % zugenommen habe. Es sei unbedingt nöthig, für Entlastung derselben zu sorgen, was allein durch eine neue Bahn nach Art der in der Gesetzesvorlage beschriebenen geschehen könne, denn sowohl Untergrundbahnen nach Art der Metropolitanbahn wie auch Hochbahnen könnten bei den Verhältnissen der zu durchschneidenden Stadttheile nicht in Frage kommen.

Das Anlagekapital der Bahn ist auf etwas über 60 Millionen Mark angenommen. Um hierauf 5 % Dividende jährlich vertheilen zu können, würde es nach den angenommenen Fahrpreisen erforderlich sein, 26 Millionen Reisende jährlich zu befördern. Da die Londoner Allgemeine Omnibusgesellschaft jährlich 100 Millionen Reisende fährt, wurde es als fraglich hingestellt, ob die Bahn ein Viertel dieser Zahl jährlich zu

befördern imstande sei. Die Verhältnisse der City- und Süd-Londonbahn, welche in den ersten 6 Betriebsmonaten 3 Millionen Reisende beförderte, welche aber rein auf den Verkehr vor und nach der Geschäftszeit angewiesen ist, können im übrigen nicht wohl mit denjenigen der neuen geplanten Bahn verglichen werden, da diese namentlich auch einem ganz bedeutenden Binnenstadtverkehre dienen wird. In dieser Beziehung dürfte sie den Omnibusverkehr wesentlich beeinträchtigen, dagegen ist nicht anzunehmen, dass die an der inneren Ringbahn betheiligten Bahngesellschaften, die Metropolitan- und Metropolitandistrikt-Bahnen durch ihren Wettbewerb erheblich leiden werden.

Die Geschwindigkeit der Züge auf der neuen Bahn ist zu 40 km, einschl. der Aufenthalte auf den 13 anzulegenden Stationen, d. h. um ein Viertel höher wie auf der inneren Ringbahn angenommen. Als Ingenieure des Unternehmens treten die wohlbekannten Herrn Fowler, Baker und Greathead auf.

Bahneröffnungen im Deutschen Reiche im ersten Halbjahr 1891.

Das Deutsche Eisenbahnnetz hat in der ersten Hälfte dieses Jahres einen nicht bedeutenden Zuwachs erfahren, trotzdem dürfte angesichts der regen Bauthätigkeit, welche zur Zeit auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens entfaltet wird, bei günstiger Witterung im Jahre 1891 eine grössere Gesammtlänge von neuen Linien zur Eröffnung kommen als im Vorjahre.

Die einzelnen Bahnverwaltungen nahmen, soweit uns bekannt, die folgenden Strecken in Betrieb:

1. Die Bayerischen Staatseisenbahnen:
   am 1. Juni die Strecke Forchheim - Ebermannstadt . . . . . 14,75 km
2. Die Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München:
   am 10. Juni die Theilstrecke Thalkirchen-Ebenhausen der Isarthalbahn (München-Wolfratshausen).
3. Die Preussischen Staatseisenbahnen und zwar:
   a) die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona:
      am 3. April das 2. Geleis auf der Strecke Bedburg-Elsdorf.
   b) die Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin:
      am 1. April die Strecke Schöneberg-Potsdamer Bahnhof Ringbahn . . . . . 2,27 km
      „ 25. Mai für den Güterverkehr und am 1. Juni für den Personenverkehr die Strecke Reichenbach i/Schl.-Oberlangenbielau . . 6,14 „
      zusammen 8,41 km
      Ferner hat dieselbe auf der Strecke Berlin (Pankow)-Oranienburg am 1. Juni das neu erbaute 2. Geleis in Betrieb genommen;
   c) die Königliche Eisenbahndirektion zu Breslau:
      am 1. Juni die Strecke Waltersdorf - Reisicht für den Personen- und Gepäckverkehr (dieselbe wurde bereits am 1. Oktober 1890 für den Güterverkehr und die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet) . . . . . 38,36 km
   d) die Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg:
      am 1. April das Geleise für den Güterverkehr nach der Warthe bei Cüstrin . . . . . 0,65 km
      „ 1. Juni die Strecke Tilsit-Heinrichswalde . 20,09 „
      zusammen 20,74 km
      Die bisher nach der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 betriebene Bahnstrecke Danzig h. Thor-Neufahrwasser wird vom 1. Juni ab nach Maassgabe der Vorschriften des Bahnpolizei-Reglements als Vollbahn betrieben.
   e) die Königliche Eisenbahndirektion zu Elberfeld:
      am 1. April die Strecke Elberfeld - Steinbeck-Cronenberg (Seitenstrecke der Bahnlinie Düsseldorf-Hagen) . . . . . 10,60 km
      „ 1. April die Strecke Rath (Rh.)-Ratingen . 1,70 „
      „ 15. Mai die Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Hörde (Rh.) und Hörde (B. M.) 1,20 „
      zusammen 13,50 km
   f) die Königliche Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M.:
      am 1. Juni die Strecke Hilders-Tann (Resttheil der Neubaustrecke Fulda-Tann) . . 9,94 km
   g) die Königliche Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln:
      am 13. Februar das Verbindungsgeleise zwischen den Bahnhöfen Stolberg (Rh.) und Stolberg-Velau . . . . . 2,07 km
      (Die Strecke Eschweiler-Aue-Stolberg-Velau [1,70 km] ist am 13. Februar aufgehoben worden.)
   h) die Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrh.) zu Köln:
      am 1. Februar die Anschlussbahn der Königlichen Geschossfabrik zu Siegburg an den Bahnhof daselbst.
   i) die Königliche Eisenbahndirektion zu Magdeburg:
      am 28. Mai das neu erbaute zweite Geleise auf der Strecke Wasserleben-Vienenburg.
4. Die Ronsdorf-Müngstener Eisenbahn:
   am 15. Juni die Theilstrecke Ronsdorf-Klarenbach.

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Rechnungsjahr 1889.

(Fortsetzung aus Nr. 53.)

Der Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben (letztere ausschliesslich der Zuschüsse aus besonderen Kassen) betrug bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 926 164 808 (876 218 849) ℳ, welchem noch hinzutreten: Uebertrag aus früheren Jahren 9 750 047 (7 801 920) ℳ, Zuschüsse, gewährleistete Zinsen und andere Vorschüsse, Zuschüsse von Seiten der Staatskassen usw. 48 498 600 (56 679 205) ℳ, Erträgnisse aus dem Betriebe von fremden Bahnen, Bergwerken, gewerblichen Unternehmungen, Dampfschiffverbindungen usw. 10 345 169 (11 710 774) ℳ und Zinseneinnahmen, sofern solche die Zinsenausgaben übersteigen, 3 701 421 (6 330 479) ℳ. Die zu verwendende Summe betrug mithin 998 460 045 (958 460 045) ℳ.

Am Schlusse des Betriebsjahres 1889 betrug: a) die Höhe der Reserve-Bestände (Fonds) bei den Deutschen Bahnen 6 791 878 (6 581 252) ℳ, bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 10 098 562 (10 076 951) ℳ und bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 52 881 824 (59 135 957) ℳ, bezw. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 69 772 264 (75 794 160) ℳ und b) die Höhe der Erneuerungs-Bestände (Fonds) bei den Deutschen Bahnen 30 357 764 (27 727 620) ℳ, bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 28 923 205 (25 860 161) ℳ und bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 14 989 182 (16 937 097) ℳ bezw. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 74 270 151 (70 524 878) ℳ.

Bei den sämmtlichen Vereinsbahnen sind innerhalb des Berichtsjahres 1889 an Unfällen zur Aufschreibung gekommen: 1. Entgleisungen a) auf freier Bahn 257 (274), b) auf den Bahnhöfen und Haltestellen 585 (687), c) zusammen 842 (961); 2. Zusammenstösse a) auf freier Bahn 70 (73), b) auf den Bahnhöfen und Haltestellen 460 (391), c) zusammen 530 (464); 3. sonstige Unfälle a) auf freier Bahn 1 168 (1 072), b) auf den Bahnhöfen und Haltestellen 2 530 (1 996), c) zusammen 3 698 (3 068); 4. im ganzen Unfälle a) auf freier Bahn 1 495 (1 419), b) auf den Bahnhöfen und Haltestellen 3 575 (3 074), c) überhaupt 5 070 (4 493). Hiernach fanden statt: Entgleisungen 16,6 (21,4) %, Zusammenstösse 10,5 (10,3) % und sonstige Unfälle 72,9 (68,3) %. Es entfallen von den Entgleisungen auf die freie Bahn 31 (28) % und auf die Bahnhöfe und Haltestellen 69 (72) %, von den Zusammenstössen auf die freie Bahn 13 (16) % und auf die Bahnhöfe und Haltestellen 87 (84) %, von den sonstigen Unfällen auf die freie Bahn 32 (35) % und auf die Bahnhöfe und Haltestellen 68 (65) %, bezw. von sämmtlichen Unfällen auf die freie Bahn 29 (32) % und auf die Bahnhöfe und Haltestellen 71 (68) %. Die ziffermässig grösste Anzahl von Unfällen ist mit 518 bei den Königlich Rumänischen Staatseisenbahnen vorgekommen. Bei 28 Bahnen (einschl. der Nebenbahnen) — darunter 13 Deutsche Bahnen, 5 Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen und 10 Oesterreichisch-Ungarische Bahnen — waren im vorliegenden Berichtsjahre Unfälle nicht zu verzeichnen.

Die in dem Berichtsjahre ermittelten Tödtungen und Verletzungen von Personen sind in der nachstehenden Tabelle zusammengestellt:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Personen	unverschuldet bei einem aussergewöhnlichen Bahnereignisse		infolge eigener Schuld oder Unvorsichtigkeit		zusammen	
		getödtet	verletzt	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt
		Anzahl					
1	Reisende	21 (1)	154 (100)	30 (38)	93 (81)	51 (39)	247 (181)
2	Bahnbedienstete	36 (33)	367 (326)	489 (493)	1 982 (1 253)	525 (526)	2 349 (1 579)
3	Dritte Personen	20 (9)	49 (51)	323 (323)	287 (242)	343 (332)	336 (293)
	zusammen	77 (43)	570 (477)	842 (854)	2 362 (1 576)	919 (897)	2 932 (2 053)

Auf die Bahnbediensteten entfielen von den Tödtungen überhaupt 57 (59) % und von den Verletzungen 80 (77) %, hierunter von den durch eigene Schuld oder Unvorsichtigkeit verursachten Tödtungen und Verletzungen 93 (94) bezw. 84 (79) %. Ausser den in der vorstehenden Tabelle nachgewiesenen Tödtungen und Verletzungen sind bei den sämmtlichen Vereinsbahnen und zwar bei Nebenbeschäftigungen und Selbstmordversuchen noch 241 (253) Personen getödtet und 499 (194) Personen verletzt worden.

Der fahrbare Zustand der Bahn war im Laufe des Berichtsjahres unterbrochen: 1. bei den Deutschen Bahnen durch 24 (21) Erd- und Felsrutschungen, 122 (548) Schneeverwehungen, 38 (56) Ueberfluthungen, — (8) Wegversperrungen infolge Sturmes, 7 (11) sonstige Naturereignisse und 3 (5) Mal durch Schadhaftwerden des Oberbaues; 2. bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen durch 2 Erd- und Felsrutschungen, 67 (153) Schneeverwehungen, 21 (31) Ueberfluthungen, 1 sonstiges Naturereigniss und 4 (3) Mal durch Schadhaftwerden des Oberbaues; 3. bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen durch 49 (38) Erd- und Felsrutschungen, 123 (156) Schneeverwehungen, 59 (72) Ueberfluthungen, 5 (1) Wegversperrungen infolge Sturmes und 6 (5) sonstige Naturereignisse; 4. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen durch 75 (59) Erd- und Felsrutschungen, 312 (857) Schneeverwehungen, 118 (159) Ueberfluthungen, 5 (9) Wegversperrungen infolge Sturmes, 14 (16) sonstige Naturereignisse und 7 (8) Mal durch Schadhaftwerden des Oberbaues.

An Achsbrüchen gelangten zur Aufzeichnung:

Laufende Nr.	Bahngruppe	Achsbrüche			
		bei den eigenen Lokomotiven und Tendern	bei den eigenen Wagen (auf eigenen und fremden Bahnen)	auf je 1 000 000 Nutzkilometer der eigenen Lokomotiven	auf je 1 000 000 Achskilometer der eigenen Wagen
		Stück			
1	bei den Deutschen Bahnen	23 (23)	37 (52)	0,07 (0,08)	0,003 (0,005)
2	bei den Luxemburgischen, Niederländischen u. anderen Vereinsbahnen	4 (10)	23 (22)	0,10 (0,27)	0,020 (0,020)
3	bei den Oesterreich.-Ungarisch. Bahnen	23 (20)	44 (55)	0,19 (0,17)	0,009 (0,011)
4	bei den sämmtlichen Vereinsbahnen	50 (53)	104 (129)	0,11 (0,12)	0,006 (0,007)

Die Bayerischen Staatsbahnen nehmen ziffernmässig die ungünstigsten Stellen ein und zwar mit 11 Achsbrüchen bei den Lokomotiven und Tendern und mit 27 Achsbrüchen bei den Wagen.

Die ermittelten Reifenbrüche vertheilen sich den Angaben der nachstehenden Tabelle entsprechend:

Laufende Nr.	Bahngruppe	Reifenbrüche			
		bei den eigenen Lokomotiven und Tendern	an eigenen Wagen (auf eigenen und fremden Bahnen)	auf je 1 000 000 Nutzkilometer der eigenen Lokomotiven	auf je 1 000 000 Achskilometer der eigenen Wagen
		Stück			
1	bei den Deutschen Bahnen	308 (461)	2 133 (2 787)	1,00 (1,60)	0,18 (0,24)
2	bei den Luxemburgischen, Niederländischen u. anderen Vereinsbahnen	25 (83)	103 (83)	0,65 (2,27)	0,09 (0 08)
3	bei den Oesterreich.-Ungarisch. Bahnen	268 (362)	779 (1 071)	2,2.) (3,13)	0,16 (0,22)
4	bei den sämmtlichen Vereinsbahnen	601 (906)	3 033 (3 941)	1,28 (2,06)	0,16 (0,23)

Die Zahl der Unfälle, welche durch Reifenbrüche veranlasst oder wobei Reifenbrüche vorgekommen sind, betrug bei den Deutschen Bahnen 13 (13), bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen — (—) und bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 17 (32) bezw. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 30 (45).

An Schienenbrüchen gelangten zur Aufschreibung: 1. bei den Deutschen Bahnen bei eisernen Schienen 187 (213), bei Stahlschienen 3 918 (3 749), bei Stahlkopfschienen 310 (343), zusammen 4 415 (4 305); 2. bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen bei eisernen Schienen 654 (499) und bei Stahlschienen 86 (100), zusammen 740 (599); 3. bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen bei eisernen Schienen 123 (205), bei Stahlschienen 1 466 (1 995), bei Stahlkopfschienen — (28), zusammen 1 589 (2 228); 4. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen bei eisernen Schienen 964 (917), bei Stahlschienen 5 470 (5 844), bei Stahlkopfschienen 310 (371), bezw. zusammen 6 744 (7 132) Fälle. Auf je 1 000 000 Wagenachskm bezw. auf jedes Kilometer Betriebslänge entfallen bei den Deutschen Bahnen 0,36 (0,37) bezw. 0,11 (0,11), bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 0,62 (0,51) bezw. 0,12 (0,10), bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 0,32 (0,47) bezw. 0,06 (0,09), bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 0,37 (0,41) bezw. 0,09 (0,10) Schienenbrüche.

Die Zahl der Unfälle, welche nachweisbar oder möglicherweise durch Schienenbrüche veranlasst sind, betrug bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 10 (5). (Schluss folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement. Der II. Nachtrag zu diesem Uebereinkommen ist allseitig in Vollzug gesetzt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2321 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 16. d. Mts.).

Nr. 2329 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Aufhebung des Plombenverschlusses der zu Schweinetransporten aus Ungarn dienenden Wagen (abgesandt am 16. d. Mts.).

Nr. 2352 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Technischen Ausschusses, betreffend Ersatzwahl für ein aus dem Preisausschusse ausscheidendes Mitglied (abgesandt am 16. d. Mts.).

Nr. 2352 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Herren Mitglieder des Preisausschusses des Vereins, betreffend Ersatzwahl für ein aus dem Preisausschusse ausscheidendes Mitglied (abgesandt am 16. d. Mts.).

Nr. 2358 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend erneuten Antrag der Direktion der Dahme-Uckroer Eisenbahngesellschaft auf Anwendung der Vereinseinrichtungen in deren Verkehr mit den Vereinsbahnen (abgesandt am 16. d. Mts.).

Nr. 2390 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den II. Nachtrag zu dem Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 16. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Gesetzentwürfe und das Budget des Oesterreichischen Handelsministeriums.

Mit diesen Vorlagen war das Plenum des Abgeordnetenhauses fast die ganze Vorwoche hindurch beschäftigt. Das Gesetz über das Berner Uebereinkommen und die Verstaatlichung der Albrechtbahn wurde nach langer Debatte angenommen. In derselben, sowie in den langwierigen Verhandlungen über die Handelspolitik, das Gewerbewesen und die im Jahre 1892 ablaufenden Zollverträge wurde auch mehrfach das Eisenbahnwesen berührt. Das Budget selbst wurde nicht beanstandet; die dabei endlos vorgebrachten Wünsche und Beschwerden wurden vom Handelsminister Marquis v. Bacquehem, dem Sektionschef Ritter v. Wittek und dem Präsidenten Freiherrn v. Czedik in ebenso sachgemässer und klarer, wie anziehender und überaus beifällig aufgenommener Weise besprochen. (Wir können deren Reden nur sehr verkürzt hier folgen lassen, indem wir uns weitere Mittheilungen vorbehalten.)

Förderung des Lokalbahnwesens.

Nachdem sich der Handelsminister v. Bacquehem rücksichtlich der auf die Vervollständigung des Bahnnetzes beziehenden, vielfach geäusserten Wünsche auf seine Ausführungen im Budgetausschusse berufen hat, kommt er auf die von vielen Seiten verlangte Verallgemeinerung der Staatsbeihilfe für Lokalbahnen zu sprechen, indem er bemerkt, dass der Erfüllung dieser Wünsche eine Reihe schwieriger Bedenken entgegenstehen. Zunächst die Rücksicht auf die Ordnung im Staatshaushalte, dann die ungünstigen Erfahrungen, die man mit einer solchen allgemeinen Betheiligung des Staates an dem Aufwande für Lokalbahnen anderwärts gemacht hat, und endlich die grosse Verschiedenheit der Verhältnisse. Die neue Französische Litteratur spricht sich gegen die Schablonisirung, vielmehr für eine individualisirende Behandlung bei Unterstützungen des Staates für Lokalbahnzwecke aus. Bei uns haben es bereits einige Länder als ihre Aufgabe erkannt, für die Lokalbahnen selbst zu sorgen. In Steiermark ist dies bereits geschehen, in Böhmen und Tirol wird es vorbereitet.

Inwiefern der Staat aber in rücksichtswürdigen Fällen unterstützend einzugreifen hat, bleibt der Reichsgesetzgebung vorbehalten, doch ist das Zustandekommen einer grösseren Anzahl von Lokalbahnen erleichtert worden. In den Jahren 1888 bis 1890 wurden 25 Lokalbahnen konzessionirt, und ist ausserdem der Ausbau der Bahnen Fürstenfeld-Hartberg, Göding-Landesgrenze gegen Holics, Steyr-Bad Hall, Schrambach-Kernhof, Budweis-Sallnau, Krasna-Roznau, Cilli-Wöllan und verschiedener Drahtseil- und elektrischer Bahnen sichergestellt worden. Ferner sind die Konzessionsverhandlungen dem Abschlusse nahe für die Unterkrainer Bahn und für die Bahn Leitmeritz-Böhmisch-Leipa.

Die technischen und kommerziellen Erhebungen über die Podolische Lokalbahn sind in vollem Zuge, und ist die Bereitwilligkeit der Regierung, dieses Projekt auch materiell zu unterstützen, den Interessenten bekannt gegeben worden.

Vollkommen ausgereift sind im gegenwärtigen Momente die Projekte, betreffend die sogenannten Böhmerwaldbahnen. Vorlagen, welche mit staatlicher Unterstützung das Zustandekommen der Bahnen Wodnian-Prachatitz und Strakonitz-Winterberg sicherstellen sollen, werden sofort nach Wiederzusammentritt des Hauses demselben zugehen.

Die neuen Gütertarife der Oesterreichischen Staatsbahnen und die Privatbahnen.

Hierüber äusserte sich der K. K. Handelsminister folgendermaassen:

Auch die Ungleichheit der Produktionsbedingungen ist zur Sprache gebracht worden, welche die Herabsetzung der Gütertarife auf den Staatsbahnen für jene Gebiete hervorrufen wird, die zunächst auf die Privatbahnen angewiesen sind. Diese Ungleichheit der Tarife hat ja auch, wenn auch nicht in dem Maasse, bisher bestanden, da die Tarife der Staatsbahnen auch jetzt billiger waren, als jene der Privatbahnen. Zudem wird sich der Unterschied in zahlreichen konkurrenzirten Relationen von selbst ausgleichen, wie dies zum Theile auch bereits geschehen ist. Ausserdem sind die an den Privatbahnen gelegenen Industrien und Handelsplätze für den Versand und Bezug nicht ausschliesslich auf die Privatbahnen angewiesen, sondern benutzen auch die Staatsbahnen, und zwar infolge der zunehmenden Ausdehnung derselben, in immer grösserem Umfange. Indessen bleiben noch Inkonvenienzen genug übrig, welche es rechtfertigen, eine Ausgleichung dieser Unterschiede anzustreben. Wir haben darauf Bedacht genommen, in Fühlung mit den Privatbahnen vorzugehen. Bei den vertraulichen Berathungen mit den Vertretern der Privatbahnen hat es sich jedoch gezeigt, dass dieselben Bedenken gegen eine weitgehende Ermässigung der Tarife hegten, weil sie hiervon einen finanziellen Ausfall befürchteten. Dieser Sachlage gegenüber konnten wir uns nicht entschliessen, die Reform bis zur etwaigen Verständigung mit den Privatbahnen aufzuschieben, es ist unsere Absicht, an die Privatbahnen heranzutreten und auf ein günstiges Ergebniss dieser Verhandlungen mit allem Nachdrucke hinzuwirken.

Ministerielle Aeusserungen bezüglich einzelner Eisenbahnen und Beschwerden.

Ueber die von mehreren Abgeordneten vorgebrachten Wünsche bezw. Klagen äusserte sich Handelsminister von Bacquehem wie folgt:

a) die Verhältnisse des Betriebspersonals betreffend, ist die Staats-Aufsichtsbehörde unablässig bemüht einerseits die Anlässe, welche zu Unfällen und Verunglückungen führen könnten, hintanzuhalten, andererseits betriebsgefährliche Verrichtungen im Dienste abzustellen. Auch der Frage der Ueberbürdung des Personals ist die angelegentlichste Sorge zugewendet worden; in dieser Beziehung wurden Erhebungen eingeleitet, welche nunmehr zum Abschlusse gelangt sind.

b) Die Verhandlungen wegen Ankaufes des Antheiles der Südbahn an der Verbindungsbahn sind noch nicht abgeschlossen, weil es noch nicht möglich war, über die damit im Zusammenhange stehenden Verkehrs- und Betriebsfragen eine vollständige Einigung zu erzielen. Die Erwerbung dieses Antheiles dürfte jedoch voraussichtlich noch in diesem Jahre erfolgen.

c) Der Iglawa-Viadukt ist seit dem Jahre 1878 Gegenstand der aufmerksamsten Beobachtung, zu welchem Zwecke die Pfeilereinrüstungen erfolgten. Die Gesellschaft berichtet monatlich über den Zustand des Viadukts, und die Generalinspektion kontrolirt zeitweise. Baumängel sind nicht vorhanden und weisen die Pfeilerrohre Risse nicht auf. Die Auswechselung der mittleren Pfeiler ist im Zuge, und das von der Gesellschaft vorgelegte Projekt für schmiedeeiserne Pfeiler ist seitens des Handelsministeriums bereits genehmigt.

d) Die Ausarbeitung des Detailprojekts für die Theilstrecke Schrambach-Kernhof ist so weit gediehen, dass die Ausschreibung noch in diesem Herbste erfolgen kann, worauf sofort mit dem Bau begonnen werden wird.

e) Die allgemeinen Gesichtspunkte, von welchen sich die Regierung bei der successiven Verstaatlichung der Privatbahnen leiten lassen wird, sind in der Allerhöchsten Thronrede angedeutet, und ich habe wiederholt die Gründe dargelegt, aus welchen es misslich erscheint, die Intentionen der Regierung bezüglich einer einzelnen Bahn vorzeitig bekannt zu geben.

Das Gerücht, welches die Einlösung der Böhmischen Westbahn mit der Erweiterung des Pilsener Bahnhofes in eine gewisse Verbindung bringt, muss ich als vollständig unbegründet erklären. Es liegt glücklicherweise weder in unseren Neigungen noch in unseren Gewohnheiten, staatliche Rechte gegenüber den Privatbahnen für ein Linsengericht preiszugeben.

f) Der Vorwurf, dass für die Böhmische Mühlenindustrie nichts geschehen sei, gehört zu dem Allerungerechtesten. Abgesehen von den zahlreichen Rückvergütungen, durch welche individuellen Bedürfnissen entsprochen wurde, waren es gerade die besonderen Verhältnisse, Wünsche und Begehren der Böhmischen Mühlenindustrie, welche für den Aufbau der einschlägigen Partien des neuen Gütertarifes maassgebend waren. Wir waren bestrebt, den Getreidebezug für die Vermahlung durch besonders billige Sätze zu begünstigen. Mit den Privatbahnen sind Unterhandlungen eingeleitet worden, welche den prinzipiellen Anschluss der Böhmischen Bahngruppen an die Maassregel des Staatsbetriebes in sichere Aussicht stellen.

g) Ich habe noch die vorläufige Mittheilung zu machen, dass mit der Gesellschaft der Galizischen Carl Ludwigbahn ein Uebereinkommen getroffen wurde, wonach dieses in staatlicher und verkehrspolitischer Hinsicht wichtige Unternehmen vom 1. Januar 1892 in das Eigenthum des Staates übergehen wird. Es ist in diesem Uebereinkommen gleichzeitig Vorsorge getroffen, dass auf die Verwaltung der Bahn schon jetzt ein weitreichender Einfluss des Staates stattfinden wird, so dass es möglich sein wird, die mit 1. Januar eintretende Betriebsübernahme im laufenden Jahre durch allmähliche Anpassung der Einrichtungen der Bahn an jene des Staatsbetriebes vorzubereiten. Die Vorlage über den Ankauf der Bahn wird demnächst dem Hause zugehen.

Schliesslich verweist der Minister auf die in den letzten Jahren in grösserer Zahl in Galizien aus gesammtstaatlichen Rücksichten geschaffenen Vollbahnen. Ueber ein weiteres Bauprojekt der gedachten Art wird die Regierung nach Abschluss der technischen Vorerhebungen noch im Laufe dieses Jahres schlüssig werden.

Erprobung der Eisenbahnbrücken.

Die hierauf gerichtete Interpellation wurde wie folgt beantwortet:

Die Staatsverwaltung hat von jeher der Sicherheit des Verkehrs auf Eisenbahnbrücken ihre unausgesetzte Aufmerksamkeit zugewendet. Diesem Bestreben verdankt der am 15. September 1887 gegebene Erlass seine Entstehung. Nach demselben haben die Bahnverwaltungen laut § 11 mindestens alle 6 Jahre wiederkehrende Untersuchungen und Erprobungen der Brücken vorzunehmen. Ausserdem besteht für Staatsbahnen die Vorschrift, dass dieselben neben der periodischen Revision der Brücken jährlich 2 Mal eine eingehende Untersuchung sämmtlicher Unterbauobjekte vornehmen müssen. Ferner wurden Anordnungen getroffen, welche eine Prüfung aller Brücken der Staatsbahnen zum Zwecke hatten, dann Maassnahmen zur Verhütung der Zerstörung des eisernen Brückenmaterials durch Rostbildung, sowie die Anwendung vermehrter Vorsichten namentlich bei Objekten mit einfachen Fachwerkskonstruktionen. Die Katastrophe bei Mönchenstein veranlasste die Generalinspektion, allen Bahnverwaltungen die bestehenden Vorschriften neuerdings in Erinnerung zu bringen. Ein an den Ort der Katastrophe entsendeter Beamter der Generalinspektion hat in seinem Berichte dargelegt, dass die wahrscheinlichen Ursachen dieses Unglücksfalles solche sind, welche in den eigenartigen Verhältnissen des Objektes, in der Konstruktionsweise und Instandhaltung ihren Grund haben und daher eine Verallgemeinerung für unsere Bahnen keineswegs zulassen. Die für den Eisenbahnbau und für Konstruktionszwecke in Verwendung kommenden Materialien sind durch besondere Vorschriften genau geregelt und werden diesfalls von den berufenen Behörden ausreichende Erprobungen des Materials vorgenommen. Was die Verhältnisse auf der Südbahn anbelangt, so wurde mit der Verstärkung der zu schwachen Brücken seit dem Jahre 1888 begonnen; 144 zu schwache Eisenkonstruktionen wurden ausgewechselt und 296 entsprechend verstärkt. Bei weiteren 254 Konstruktionen ist die Arbeit im Zuge und wird voraussichtlich im laufenden Jahre zum Abschlusse gelangen. Auf den Staatsbahnen allein wurden nicht weniger als 1 126 von den vorhandenen 4 808 eisernen Objekten verstärkt; die Auslagen für diese Rekonstruktionen betrugen bei den Staatsbahnen 2 216 000 fl., und für das nächste Jahr sind weitere 2 103 700 fl. für diesen Zweck eingestellt. Die Südbahn hat die Summe von 1 250 000 fl. für diesen Zweck ausgewiesen. Eine Beschränkung bezüglich des gleichzeitigen Gebrauches zweier Lokomotiven kann nur dort eintreten, wo die Hauptwände einer grossen Brücke sich für zu schwach erweisen. Diesfalls sind die nöthigen Anordnungen bereits getroffen worden.

Die Unübersichtlichkeit der Tarife und die Refaktien.

Ueber die hierüber laut gewordenen Beschwerden äusserte sich Sektionschef Ritter von Wittek folgendermaassen:

Die Aufsichtsbehörde selbst hat das Gefühl, dass das Tarifwesen überhaupt komplizirt ist. Das ist übrigens eine Wahrnehmung, die sich nicht auf unser Vaterland allein beschränkt. Trotz des Vortheils eines geschlossenen Eisenbahnnetzes sind auch in Deutschland mannigfache Klagen über das Tarifwesen verbreitet. Bei uns ist in der That, so lange neben den Staatsbahnen grosse Netze von Privatbahnen bestehen, im Tarifwesen ein noch viel höherer Grad von Komplizirtheit leider unvermeidlich. Dieser Komplikation entgegenzutreten, ist eine Aufgabe, welche sich die Staatsaufsicht angelegen sein lässt. Ich darf auf die Aktion verweisen, welche unternommen worden ist und die zum Ziele hatte, vor allem den Verbandstarif zu vereinfachen. Hier hatten sich nämlich die Verhältnisse ganz unleidlich gestaltet; es war nicht mehr möglich, zu wissen, welche Tarife eigentlich noch gelten, die Tabellen mit den berechneten Antheilen blieben immer zurück. Es wurde daher eine Vereinfachung mit geradezu drakonischen Mitteln angestrebt, indem das Ministerium einfach erklärte: Wir werden in Zukunft gar keinen Verbandstarif mehr genehmigen lassen und darf keiner ins Leben treten, bevor die Antheilstabellen ordentlich ausgerechnet vorliegen. Eine Gefahr wird sich allerdings nie vermeiden lassen, das ist die Gefahr, die individuellen Bedürfnisse weniger eingehend zu berücksichtigen. Es gibt ja allerdings eine Form dafür, neben einem ganz einfachen Tarife auch noch für die individuellen Bedürfnisse sorgen zu können, das ist die bekannte Form der Refaktie. Nun sind diese Refaktien auch Gegenstand einer Resolution, in welcher das Verlangen gestellt wird, die Refaktien gänzlich aufzuheben. Beides wird sich nun wohl schwer vereinen lassen. Wenn man die Refaktien ganz aufheben will, wird man lauter Ausnahmetarife machen müssen, und das Tarifwesen wird dann noch viel komplizirter, als es jetzt ist. Also nur mit einer Einschränkung kann das Ziel der Vereinfachung im Auge behalten werden, mit der Einschränkung, dass man die einzelnen Bedürfnisse sorgfältig wahrnehmen muss. Unsere Lebens- und Wirthschaftsverhältnisse sind in der That nicht einfach, sie lassen sich nicht mit einer Formel treffen, und es ist gewiss das geringere Uebel, komplizirte Tarife zu haben, als einfache Tarife haben, welche dann als Schablone gelten und den Bedürfnissen, welche man befriedigen will, nicht Rechnung tragen.

Bemängelung des Staatsbetriebes.

Nachdem der Präsident Freiherr von Czedik die beanstandete Form des Geschäftsberichtes besprochen und eine diesbezügliche Aenderung in Aussicht gestellt hatte, ging derselbe auf die folgenden Einzelheiten näher ein:

a) Besondere Betriebsdirektion für ganz Böhmen mit dem Sitze in Prag. Der Wunsch, dass diese Betriebsdirektion mit Budweis und Gmünd abzuschliessen hätte, ist unerfüllbar, wie dies am besten das Beispiel der Organisation der Preussischen Staatsbahnen beweist. Die Preussischen Staatsbahnen haben ihre einzelnen Direktionsbezirke durchaus ohne jede Rücksicht auf Provinzialgrenzen gebildet und die grosse Länge der Linien als maassgebend für die Gestaltung solcher Betriebsdirektionen erklärt, und dasselbe ist auch von den militärischen Kreisen immer in Aussicht genommen und geradezu begehrt worden. Es würde also eine solche Abhackung einer grossen Linie, z. B. Eger-Wien, Prag-Linz, Prag-Wien bei irgend welchen Punkten gewiss dem Verkehre nicht erspriesslich sein. Zwischen dem Eisenbahnverkehre und zwischen dem Postdirektionsverkehre muss eben ein grosser Unterschied gemacht werden wegen der verschiedenen Anlagen, welche weit über die Grenzen hinaus wirken.

b) Wagendirigirung. Auf den Hinweis, dass die Wagendirigirung, wie sie gegenwärtig in Steyr für das gesammte westliche Netz besteht, ungeeignet sei, um auch für die nördlichen Provinzen genügend zu sorgen, sei mir erlaubt, auf ein Beispiel in Preussen hinzuweisen. Dort hat trotz der neuen grossen Direktionen die geographische Ausdehnung von Osten nach Westen — genau so wie bei uns — dazu geführt, dass eine eigene Wagendirigirungs- und Abrechnungsstelle sämmtlicher Direktionen in Magdeburg eingerichtet wurde. Zur Zeit, wo man bei den Preussischen Staatsbahnen diese Einrichtung nicht hatte, war es eben mit der Wagencirkulation ausserordentlich schlecht bestellt. Die angeführte Wagendirigirung in Teplitz ist nicht blos eine Filiale im gewöhnlichen Sinne. Für die Wagendirigirung wirkt diese Centralstelle vollständig selbständig, nur für die Wagenabrechnung ist sie mit der grossen Dirigirungsstelle in Steyr affiliirt. In Böhmen hat sich dieses Jahr keine Wagennoth ergeben, und wenn sie sich Ende Januar für ganz kurze Zeit wieder gezeigt hat, so war dies in Verbindung mit jenen Elementarereignissen, durch die der Verkehr auf der Buschtêhrader Bahn wesentlich gehemmt und auf der Dux-Bodenbacher Bahn die Wagencirkulation wesentlich erschwert war. Es wurde uns auch der Rath gegeben, man möge so vorgehen, wie dies in dem Ruhrkohlengebiete geschieht. Wir sind auf demselben Wege, indem ein in Teplitz erscheinendes Fachblatt den genauen Ausweis von 14 zu 14 Tagen veröffentlicht, wieviel an Kohlenwagen gefordert und wirklich gestellt wurden. Nach diesen amtlichen Ausweisen ergibt sich, dass gerade im nordwestlichen Böhmen immer die Leistung der Staatsbahnen gegenüber der sehr reichlich ausgerüsteten Aussig-Teplitzer und Buschtêhrader Bahn nicht so ungünstig war. So sind z. B. vom 1. bis 15. September 1890 von 96 % geforderten 98 gestellt worden; bei den zwei genannten Bahnen sind von 97 und 99 % 100 und mehr gestellt worden; es sind durchgehends Ziffern, welche sich um und über 90 % an Leistung der geforderten Wagen bewegen. Wir waren also in dieser Beziehung mit der Maassregel, die Kohlengruben und die Konsumenten durch eine Prämie des Tarifnachlasses zu bestimmen, sich schon im Sommer mit Vorräthen zu versehen, ziemlich glücklich gewesen. In der Bukowina und im östlichen Galizien sind zwar auch Klagen über Wagenmangel vorgekommen; namentlich hat es sich herausgestellt, dass theils die wirklich vorhandene Wagenarmuth der Bukowinaer Lokalbahnen, vorzugsweise aber die starken Schneefälle schuld waren, dass der Verkehr wesentlich gestört wurde. Der Verkehr ist wie ein grosses Uhrwerk. Stören Sie es an einer Stelle, so braucht es geraume Zeit, bis der natürliche Kreislauf wiederhergestellt ist. Dies hat sich auch dort gezeigt.

c) Rentabilität der Böhmischen Eisenbahnlinien. Bezüglich der angeregten besonders auszuweisenden Rentabilität jener Linien bemerke ich, dass dieselben nicht die allereinträglichsten sind — ich zähle die Duxer Bahnen gern ab. — Die ehemalige Kaiser Franz Josefbahn, die Pilsen-Priesener Bahn, die Rakonitz-Protiviner Bahn und die neu hinzugekommene Böhmisch-Mährische Transversalbahn gehören zu den verkehrsärmsten Bahnen in Böhmen. Es liegt ja das eigentlich in der Natur des Entstehens des Staatsbetriebes; er bekommt eben zuerst die schlechten Bahnen, und zwar nicht allein in Oesterreich, vielmehr in aller Herren Ländern. Wir haben verkehrsarme Bahnen, und ich weiss nicht, wie sich das Prozentausmaass stellen wird, wenn wir

künftighin diese Linien besonders ausweisen. Der Pilsen-Priesener Bahn ist es auch nicht sehr rosig gegangen; die Kaiser Franz Josefbahn konnte trotz weit getriebener Sparsamkeit es nicht dazu bringen, der Garantie des Staates zu entrathen. Die Rakonitz-Protiviner Bahn ist eine der ärmsten, und lassen Sie mich schweigen von der neu erbauten Böhmisch-Mährischen Transversalbahn, deren Verkehr sich zur Stunde noch sehr schwach entwickelt hat. Wenn wir alle Bahnen in Böhmen verwalten würden, dann wäre der Durchschnitt ein sehr guter.

Insbesondere war die Kaiser Franz Josefbahn von Wien angefangen höchst bescheiden ausgestattet; sie entspricht nicht dem sehr gestiegenen Verkehre. Wir haben daher mit den Wiener Bahnhofanlagen erst kürzlich begonnen, ferner die Linie bis Tulln doppelgeleisig gebaut und uns endlich entschlossen, auch an die grossen Aufgaben von Prag und Pilsen zu gehen. Was Budweis betrifft, so wird der dortige Bahnhof leider warten müssen, bis wir andere Aufgaben erfüllt haben. Neben der Verkehrs- ist uns eben auch eine staatsfinanzwirthschaftliche Aufgabe zu theil geworden, und da muss man eben haushalten und nicht alles auf einmal machen. Bei dem Plane, der für Prag vorliegt und der in plastischer Arbeit auch in der Prager Ausstellung vorhanden ist, ist für die Deckung der Perrons vollständig Sorge getragen.

Dass noch andere Stationen auf der ehemaligen Kaiser Franz Josefbahn ähnlicher Verbesserungen bedürftig sind, zeigt nicht blos diese Linie. Eine unserer reichsten Bahnen hat fortwährend Umgestaltungen an ihren Stationsanlagen auszuführen. Der Verkehr der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und so auch der anderen Bahnen ist immer wieder — es ist das ein höchst erfreuliches Zeichen — grösser geworden, als man ihn bei der weitestgehenden Voraussicht erwartet hat. In jenem Berichte, mit dem die Verstaatlichung der Kaiser Franz Josefbahn eingeleitet worden ist, wurde ausdrücklich bemerkt, dass die Ausstattung eine dürftige sei, und dass 8 Millionen Gulden für Herstellungen allein nothwendig sein werden.

Diese 8 Millionen sind bereits für Bahnhöfe und Fahrbetriebsmittel verausgabt und in den 9 Jahren des Staatsbetriebes zwischen 20 und 30 Millionen an Kompletirungen der Linien geleistet worden, welche in den Staatsbetrieb übernommen worden sind. Es geschieht alles was der Staat nach und nach leisten kann.

d) Vergrösserung des Fassungsraumes der Güterwagen. Es ist uns der Rath gegeben worden, unsere Wagen über 10 000 kg Fassungsraum zu erweitern. Wir besitzen aber schon 12 000 kg-Wagen. Jetzt wollen alle Parteien nur diese 12 000 kg-Wagen haben. Nun müssen wir aber auch mit dem Vorrathe anderer Wagen arbeiten. Dass wir aber auch Spezialwagen sehr kultiviren, zeigen die Cisternenwagen. Wir haben aber gefunden, dass die Herren Spezialisten bei Versendungen auch für ihre Wagen zum Theile aufkommen können, und nicht blos die Petroleum- und Spiritusversender. Wir haben deshalb sämmtlichen Brauereien die Wagen, die sie von uns zur Spezialverwendung hatten, gekündigt und sie eingeladen, sich selbst Wagen zu bauen. Wir werden da allein an 100 Wagen profitiren, und wenn in dieser Richtung weiter gegangen wird, ist es möglich, dass wir nach und nach auch eine grössere Betheiligung an der Wagenbeistellung aus der Mitte der Interessenten erfahren.

e) Personenwagen. Es wurden auch die Personenwagen zur Sprache gebracht, und ist gesagt worden, dass man auf der Linie Prag-Wien jetzt nicht durchgehends Korridorwagen sieht, sondern mitunter auch Kupeewagen. Auf dem Westbahnhofe da werden Sie bei den grossen Pariser und Londoner Zügen mitten unter den Korridorwagen gleichfalls solche Kupeewagen finden. Es sind das sogen. Kurswagen fremder Verwaltungen, welche das Ausland gerade so verwendet wie wir. Die Umwandlung derselben ist auch nur eine Frage der Zeit. Gerade der Staatsbetrieb hat diese Korridorwagen eingeführt, und sie machen überall die Runde. In Oesterreich werden dieselben von allen Privatbahnen gebaut und sie werden auch anderwärts geschätzt; wenn sie die Schweiz durchlaufen werden sie gestürmt, weil man ihre Vortheile einsieht. Nun haben wir aber auch andere Wagen und diese können doch nicht ganz unbesetzt bleiben.

f) Gleichberechtigung der Landessprache. In unserem mehrsprachigen Reiche ist zu berücksichtigen, dass die Staatsbahnen in der Beziehung keine leichte Aufgabe zu erfüllen haben, und es gehört mit zu den angenehmen Errungenschaften, dass wir eigentlich im grossen und ganzen von allen Seiten das Geständniss hören, dass wir den Bedürfnissen der Mehrsprachigkeit zu genügen verstanden haben. Ich war vor kurzem mit dem grossen Weltpostkongresse in den Alpen; unsere Wagen waren alle Deutsch und Böhmisch beschrieben, und die Herren Engländer und Franzosen haben auch alle sehr erstaunt gefragt, ob wir denn die anderen Landessprachen gar nicht haben. Ich habe ihnen gestehen müssen, dass unsere Fensterrahmen für alle Oesterreichischen Landessprachen absolut nicht ausreichen würden. Wenn ein Wagen von Prag nach Linz kommt, muss die Seitentafel immer umgekehrt werden, sonst gibt es wieder in Linz Sturm darüber, dass die Aufschriften auch Böhmisch lauten.

g) Es ist auch noch vom Eisenbahnpersonal gesprochen worden und namentlich von der Petition, welche die Kondukteure eingereicht haben, sowie von den Heizern und von den Streckenvorständen. Was die Kondukteure betrifft, so haben wir dreierlei Gehaltsstufen, welche mit 300 fl. anfangen — wir haben viele neue Linien — sie rücken erst nach einigen Jahren in die höhere Gehaltsstufe, und es ist Thatsache, dass sie sich heute noch in den geringeren Gehaltsstufen befinden. Wenn es uns möglich sein wird, die Kondukteure gleich mit 400 fl. anzustellen, dann wird die Sache wesentlich behoben sein. Was die Heizer betrifft, so haben wir es für unsere Pflicht erachtet, diese Taglohnwirthschaft auf ein Minimum zu reduziren; freilich ganz ist sie nicht zu vermeiden, weil der Verkehr wechselt. Sie haben im Sommer eine grössere Anzahl von Zügen und Maschinen auszurüsten, als im Winter; es ist daher immer ein Theil provisorisch angestellt, und zwar der möglichst kleinste Theil. Aber die Heizer sind seit langem und im Gegensatze zu anderen Bahnen bei den Staatsbahnen in der grossen Mehrheit definitiv angestellte Bedienstete, die ihre Altersversorgung geniessen. Das ist die Ursache, dass bei den verschiedenen Krisen in diesem Personal gar keine Gährung vorhanden war.

Betriebseinnahmen im Mai 1891.

Im Monat Mai wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 11 031 808 Personen und 7 083 851 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 24 262 194 fl. erzielt, d. i. für das Kilometer 907 fl. — Im gleichen Monat des Vorjahres betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 8 476 440 Personen und 7 045 013 t Güter 24 450 446 fl. oder für das Kilometer 934 fl. Daher ergibt sich für den Monat Mai 1891 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 2,9 %. Die auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen in den ersten 5 Monaten 1891 erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 113 390 247 fl., in dem gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres auf 112 648 081 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen für die ersten 5 Monate des laufenden Jahres 26 728 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 26 160 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer für den erwähnten Zeitabschnitt des Jahres 1891 auf 4 242 fl., gegen 4 306 fl. im Vorjahre, d. i. um 64 fl. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, für 1891 auf 10 181 fl., gegen 10 334 fl. im Vorjahre, d. i. um 153 fl., mithin um 1,5 % ungünstiger.

Eröffnung von Eisenbahnlinien.

Am 8. d. Mts. ist die einer besonderen Aktiengesellschaft gehörige normalspurige Bahn von Mármaros-Sziget nach Nagy Bocskó (10,944 km) nebst den Zweigbahnen Nagy Bocskó - Kis Bocskó (1,227 km) und Szigetkamara-Akna Szlatina (4,341 km) eröffnet und von der Ungarischen Staatseisenbahn in Betrieb genommen worden. Die beiden erstbezeichneten Linien dienen dem Gesammtverkehr, die letztbezeichnete Linie nur dem Frachtverkehr in Wagenladungen.

Generalversammlung der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Die am 9. Juli d. J. abgehaltene ausserordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft hat nach Anhörung des vom vereinigten Verwaltungsrathe erstatteten Berichtes nachstehende Beschlüsse gefasst:

1. Die Generalversammlung der Aktionäre ertheilt zu dem ihr vorgelegten, mit der Königlich Ungarischen Regierung vereinbarten Vertrage vom 7. Juni d. J. unter der Bedingung ihre Zustimmung, dass vor Beisetzung der Unterschrift der vertragschliessenden Herren Minister und jedenfalls vor dem 15. Juli 1891 die zwischen der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und den Königlich Ungarischen Staatsbahnen bezüglich der Regelung des Güterverkehrs und bezüglich der tarifarischen Behandlung der Transporte der in Ungarn gelegenen Werke und Fabriken der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft getroffenen Uebereinkommen von den Königlich Ungarischen Staatsbahnen rechtsgültig gefertigt werden und ermächtigt den Vorstand der Gesellschaft, die Erfüllung obiger Bedingung durch seine firmamässige Fertigung zu bestätigen.

2. Die Generalversammlung stimmt den beantragten Aenderungen der §§ 12, 15, 16, 22, 36, 38, 48 und 49 der gesellschaftlichen Statuten zu und ermächtigt den vereinigten Verwaltungsrath zur Erwirkung der erforderlichen Genehmigung der hohen Regierung.

Generalversammlung der Eisenbahn Wittmannsdorf-Ebenfurt am 30. Juni d. J.

Nach dem vorgelegten Geschäftsberichte haben sich die Einnahmen des Jahres 1890 (85 832 fl.) gegenüber jenen des Vorjahres um 3 474 fl. erhöht; doch haben auch die Betriebsauslagen eine wesentliche Steigerung erfahren und betragen 66 % der Einnahmen gegenüber 58½ % im Vorjahre. Die um 8 463 fl. höheren Betriebsausgaben finden in den durch den gesteigerten Verkehr jetzt bedeutenderen Kosten des Gemeinschaftsdienstes in den Anschlussstationen und den vermehrten Bahnerhaltungskosten in der Strecke Ebenfurt-Landesgrenze ihre Begründung. Laut Rechnungsabschluss ergibt sich ein Betriebsüberschuss von 28 974 fl. und unter Hinzurechnung anderer Einnahmen ein Gewinn von 30 615 fl., wovon jedoch der Pachtschilling, sowie die Steuern und Spesen für die Pachtstrecke Ebenfurt-Landesgrenze mit zusammen 5 582 fl. in Abzug zu bringen sind, so dass ein Nettoüberschuss von 25 033 fl. resultirt, was einer Verzinsung des Anlagekapitals von 2,19 % (gegen 2,68 % im Vorjahre) entspricht. Der Verwaltungsrath beantragt, von dem mit 25 033 fl. ausgewiesenen verfügbaren Ueberschusse 1 000 fl. dem Amortisationsfonds, 1 144 fl. dem Reserve- und Erneuerungsfonds zuzuweisen, 22 880 fl. zur Vertheilung einer Dividende von 4 fl. für die Aktie auf die 5 720 Aktien (à 200 fl.) zu verwenden, sohin den Januar- und Julikupon zusammen mit 4 fl. vom 1. Juli ab einzulösen und den Rest auf neue Rechnung vorzutragen. Der Antrag wurde angenommen.

Generalversammlung der Oesterreichischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft am 30. Juni d. J.

Nach Verlesung des Geschäftsberichtes für 1890 wurde von einem Aktionär der Wunsch ausgedrückt, dass in Hinkunft eine detaillirtere Angabe der Betriebsauslagen eintreten möge. Der Vorsitzende stellte die Erfüllung des Wunsches, insoweit dies thunlich und soweit dies die Zustimmung der hohen Regierung finden sollte, in Aussicht. Der Antrag des Verwaltungsausschusses: „Von dem laut Saldo verfügbaren Betrage (von 863 105 fl. abzüglich des Vortrages vom Vorjahre von 137 709 fl., d. i. von 725 396 fl.) 5 % = 36 270 fl. als Tantieme für den Verwaltungsausschuss und Direktionsrath zu verwenden, von dem sohin zur Verfügung bleibenden Betrage von 826 835 fl. zunächst 27 677 fl. von den Posten der Bilanzaktiven „Drahtseilbahn und Kalksteinbruch Prachowitz“ und 12 584 fl. von der Post „Inventar- und Materialkonto“ in Abschreibung und von dem alsdann verbleibenden Betrage von 786 574 fl. 4¼ % oder 8,50 fl. für die Aktie, das ist 646 000 fl. zur Vertheilung zu bringen und den Rest von 140 574 fl. auf neue Rechnung vorzutragen, wurde einstimmig genehmigt.

Generalversammlung der Orientalischen Eisenbahnen am 30. Juni d. J.

Dem Verwaltungsberichte, welcher der zum ersten Male in Wien abgehaltenen Versammlung vorgelegt wurde, entnehmen wir folgende Mittheilungen:

Nachdem durch den Beschluss der ausserordentlichen Generalversammlung vom 22. Dezember 1890 das statutenmässige Domizil der Gesellschaft nach Wien verlegt worden war und der neugewählte Präsident, Graf Oswald Thun-Hohenstein, ebenfalls in Wien wohnt, lag keine Veranlassung mehr vor, die Zweigniederlassung in Paris aufrechtzuerhalten und die Verwaltung der Gesellschaft von dort aus zu führen. Es wurden daher die Pariser Büreaus aufgelöst bezw. nach Wien verlegt. Diese Gelegenheit wurde aber auch dazu benutzt, die Verwaltung wesentlich zu vereinfachen. Es wurde ein Theil der bisher vom Verwaltungsrathe besorgten Geschäfte der Direktion in Konstantinopel zugewiesen, und der Verwaltungsrath behielt lediglich die Entscheidung wichtiger prinzipieller Fragen und die Leitung der eigentlichen Gesellschaftsangelegenheiten in eigener Hand. Der Bericht führt aus, dass die Beziehungen der Gesellschaft zur Ottomanischen Regierung seit der Erfüllung des Schiedsspruches seitens der Gesellschaft durchaus freundliche waren. Dieser Umstand berechtige zu der Erwartung, dass die schiedsgerichtlich anerkannten, aber bisher unberücksichtigt gebliebenen Ansprüche der Bahn auf die Anlegung der von der Türkei zugesagten Wege-, Hafen- und Kaibauten erfüllt werden, und dass die Türkische Regierung den allgemein gestellten und berechtigten Ansprüchen auf Erhaltung der Sicherheit des Bahndienstes nachkommen werde. Die Verkehrsverhältnisse des Jahres 1890 weisen gegenüber dem Vorjahre eine Besserung auf. Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäcktransporte bezifferten sich auf 16,8, aus dem Vieh- und Güterverkehr auf 39,7 Millionen Piaster, die Gesammteinnahmen betrugen 56,8 Millionen Piaster Gold oder 12,98 Millionen Francs. Die gesammten Betriebsausgaben bezifferten sich auf 26,37 Millionen Piaster Gold. Der Antheil der Türkischen Regierung an dem Erträgnisse der Bahn belief sich auf 1,9 Millionen Francs. Nach Abschlag dieses Antheils erübrigt ein Nettoüberschuss von 3,5 Millionen Francs.

Die Versammlung beschloss, von dem Reingewinne von 3 522 444 Frcs. dem Amortisationsfonds 280 000 Frcs., dem Erneuerungsfonds 400 000 Frcs., dem ordentlichen Reservefonds 176 122 Frcs. zuzuweisen, die Dividende mit 25 Frcs. für die Aktie zu bemessen und den Rest von 166 322 Frcs. auf neue Rechnung vorzutragen.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Erklärungen des Handelsministers im Reichsrathe über die Förderung des Eisenbahnwesens und die erfreulichen Aussichten, welche dasselbe für die Zukunft bietet, waren ebenso wie die Auseinandersetzungen des Finanzministers über die Valutaregulirung für die gute Stimmung der Börse günstig. Ausser Kaiser Ferdinands-Nordbahn (2745) und Südbahn (103,50), welche infolge von Realisirungen etwas matter blieben, zeigte sich für Galizische Carl Ludwigbahn (212,75), Nordwestbahn (204,50), Elbethalbahn (210,50) und Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn (288,75) ein lebhafteres Interesse. Dasselbe gilt von Buschtêhrader Bahn (Lit. A 1234, Lit. B 486) wegen ihrer bevorstehenden Prioritätenemission und von Graz-Köflacher Bahn (273,50) wegen ihrer steigenden Betriebseinnahmen.

Aus der Schweiz.

Reform der Personentarife.

Seit längerer Zeit beschäftigen sich die Schweizerischen Bahnen mit der Prüfung der Frage, ob und inwieweit eine Ermässigung der Personentarife möglich sei. Da die Angelegenheit für die Bahnen von grosser finanzieller Tragweite sein kann, so hat man für nöthig gefunden, dieselbe nach allen Richtungen auf das Genaueste zu prüfen, zu welchem Zwecke bereits statistische Erhebungen angestellt werden. Auch das Eisenbahndepartement des Bundes hat sich mit der Revision der Personentarife beschäftigt, indem es den Bahnen eine von seinem administrativen Inspektorat ausgearbeitete Broschüre „Ueber die Revision der Personentarife“ zugesandt hat, welche als Vorbild den Zonentarif nach Perrot hinstellt, indem auf die angeblichen Erfolge in Ungarn und Oesterreich hingewiesen wurde, und in welcher schliesslich vorgeschlagen wird, die Personentarife nach folgenden Taxgrundlagen umzurechnen:

Centimes für 1 km	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
	9,375	5,625	3,75

Hierbei sollten nach der Ansicht des administrativen Inspektorates die Hin- und Rückfahrtkarten wegfallen und alle willkürlichen Ausnahmesätze abgeschafft werden, nur die Zeitkarten dürften fortbestehen. Die Schweizerischen Bahnen haben aber in einer längeren Denkschrift dem Eisenbahndepartement zunächst klar gemacht, dass bekanntlich in Ungarn ein ganz unverhältnissmässig hoher älterer Tarif herabgesetzt wurde, der mit den in der Schweiz zur Zeit geltenden Tarifen gar nicht verglichen werden könne, und dass selbst die jetzt in Oesterreich und in Ungarn geltenden herabgesetzten Tarife gegenüber den in der Schweiz geltenden nicht so viel niedriger seien, als man gewöhnlich annimmt. Die Schweizer Bahnen haben weiter dem Eisenbahndepartement auseinandergesetzt, dass sie auf die Vorschläge des administrativen Inspektorates nicht einzugehen vermögen, hauptsächlich aus dem Grunde, weil sie nicht zu Experimenten schreiten könnten, welche ihre Einnahmen grösseren Schwankungen nach unten — die Vorschläge des administrativen Inspektorates würden bei Annahme eines gleichen Verkehrs für das Jahr 1888 für die 5 Schweizerischen Hauptbahnen einen Ausfall von etwa 3 600 000 Frcs., für die Gotthardbahn allein einen solchen von etwa 560 000 Frcs. bringen — auszusetzen geeignet wären, und weil die vorgeschlagenen Grundtaxen bei Wegfall der Rückfahrtkarten, die am meisten von der einheimischen Bevölkerung benutzt werden und etwa 52—53 % aller in der Schweiz ausgegebenen Fahrkarten betragen, den Einheimischen so gut wie gar keine Erleichterungen bieten, sondern grösstentheils nur dem Fremdenverkehr Ermässigungen bringen würden. Ferner erklärten die Bahnverwaltungen, dass sie nicht in der Lage seien, sich augenblicklich darüber auszusprechen, ob und in welcher Weise sie selbst in der Frage der Reform der Personentarife vorgehen können.

Aus Afrika.

Deutsch-Ostafrika.

Der Bau der Eisenbahn Tanga-Korogwe (vergl. Nr. 42 S. 416 d. Ztg.) ist anfangs Juni vom Kolonialrath befürwortet worden; derselbe hat sich allerdings in seiner Mehrheit dafür ausgesprochen, dass es durchaus vorzuziehen wäre, wenn das Reich selbst die Eisenbahnen bauen könnte, oder wenn es das Zustandekommen der Eisenbahngesellschaft statt durch die beanspruchten ausgedehnten Landschenkungen durch eine mehrjährige Zinsengewähr sichern wollte. Da aber beide Vorschläge bei der gegenwärtigen Zusammensetzung des Reichstags geringe

Aussicht auf Verwirklichung haben, so hat man sie vollständig fallen lassen. Indessen scheint es, als wenn die Deutsch-Ostafrikanische Gesellschaft zur Ausführung des Unternehmens nicht, wie ursprünglich beabsichtigt, eine besondere Gesellschaft bilden, sondern den Bahnbau selbst ausführen lassen wolle; denn es ist vielfach davon die Rede, dass die Gesellschaft die Anlagekosten, welche nach neueren Berechnungen anstatt mit 4 schon mit 2 oder 2½ Millionen Mark bestritten werden könnten, ihrem 10½ Millionen Mark betragenden Aktienkapitale entnehmen würde. Ob dies eine Bedingung für die Genehmigung des Planes seitens des Auswärtigen Amtes gewesen ist, oder ob die Bildung einer eigenen Eisenbahngesellschaft auf finanzielle Schwierigkeiten stösst, entzieht sich unserer Kenntniss.

Der in Aussicht genommene Endpunkt der Eisenbahn in Korogwe am Pangani scheint deshalb von besonderem Werth, weil einerseits Korogwe der Abzweigungspunkt einer südwärts nach den fruchtbarsten Gebieten von Useguha führenden, viel benutzten Karawanenstrasse ist, und andererseits weil von Korogwe aufwärts der durch die Gletscherabflüsse des Kilimandscharo gespeiste Pangani für nicht zu tiefgehende Frachtschiffe benutzbar ist, während er unterhalb von Korogwe viel Wasser an weite Sumpfstrecken abgibt und infolge dessen für die Schifffahrt zu seicht wird. Vielleicht ist überhaupt die Eisenbahn Tanga-Korogwe dereinst berufen, die Stammbahn sowohl der nach dem Viktoriasee als auch der nach dem Tanganjikasee führenden Bahn zu werden; denn es wird jetzt darauf hingewiesen, dass Tabora, der auf dem Wege zum Tanganjikasee gelegene grosse Innerafrikanische Handelsplatz, nur etwa 600 km westlich von Korogwe liegt, während die von Dr. Peters und Paul Reichard befürwortete Bahn von Dar-es-Salaam über Farhani und Mwapwa nach Tabora bedeutend länger sein müsste. Allem Anschein nach dürfte sich indessen die Bahn schon ohne die späteren Verlängerungen ertragsfähig erweisen; denn sie wird, abgesehen von den in Korogwe zu erwartenden Sendungen, das Missionsgebiet von Magila und seiner Nebenstationen mit der Küste verbinden und sich den Erzeugnissen der im vollen Betriebe stehenden Deutschen Pflanzung Lewa als Absatzweg zur Verfügung stellen. Ueber das Verkehrsgebiet der Bahn urtheilt ein „Eingeweihter“ folgendermaassen: „Die üppige Fruchtbarkeit der Usambaraberge ist von allen, die sie mit eigenen Augen gesehen haben, bezeugt. Sobald für schnellen Absatz nach einem für Dampfschiffe geeigneten Hafen (Tanga) gesorgt ist, wird der Unternehmungsgeist sich bald der Vortheile bemächtigen, die ihm der jungfräuliche Boden Usambaras für den Tabakbau bietet, und es werden zwischen Lewa und Magila neue Pflanzungen entstehen.“

Die Leitung des Baues soll dem Urheber des Gedankens, Ingenieurhauptmann Weiss, unter Oberaufsicht des Reichskommissars Dr. Peters, anvertraut werden.

Britisch-Ostafrika.

Die von den Engländern seinerzeit mit grossem Pomp in die Welt hinausposaunte Nachricht von der Inangriffnahme des Baues der Eisenbahn von Mombas nach Taweta und dem Viktoriasee (vergl. Nr. 81 S. 799 Jahrg. 1890 d. Ztg.) hat sich als eitel Humbug erwiesen, als Köder für die Englischen Geldleute, die zugeknöpften Taschen zur Hergabe der Baugelder zu öffnen. Man würde vielleicht zu Unrecht daran zweifeln, dass der erste Spatenstich gethan ist; mit Recht indessen daran, dass dem ersten noch viele gefolgt sind. Daraus ergibt sich auch, was man von den Nachrichten, dass die Eröffnung der Bahn bis Taweta für die nächste Zeit bevorstehe, zu halten habe. Ebenso wie die Südafrikanische Gesellschaft die von ihr in Angriff genommene Bahn von Kimberley nach dem Zambesi dem Kaplande überlassen musste (vergl. Nr. 83 S. 815 Jahrg. 1890 d. Ztg.), ist jetzt die Ostafrikanische Gesellschaft auf dem Punkte angelangt, das Unternehmen nur mit Unterstützung der Regierung durchführen zu können. Da die Regierung aus politischen Gründen das Unternehmen nicht fallen lassen mag (erst kürzlich hat sich Lord Salisbury in einer Rede in Glasgow warm dafür ausgesprochen), so befinden sich gegenwärtig die Gesellschaftsvertreter, Sir William Mackinnon und Lord Lorne, wegen der Bedingung der Staatsunterstützung in Unterhandlung mit dem Finanzminister.

Portugiesisch-Ostafrika.

Der neuerdings abgeschlossene Englisch-Portugiesische Vertrag verpflichtet Portugal, von dem Englischen Schutzgebiet durch das Bonsi- und das Ponguethal eine Eisenbahn nach der Küste zu bauen. Die Vorarbeiten sollen innerhalb eines halben Jahres fertiggestellt sein, der Zeitpunkt der Betriebseröffnung wird von beiden Regierungen bestimmt. Sollte Portugal seine Verpflichtungen nicht erfüllen, so willigt es ein, den Bau dieser Bahn einer Privatgesellschaft, die von einer als Schiedsrichterin anzurufenden neutralen Macht bestimmt wird, zu überlassen. Es ist in dieser Beziehung daran zu erinnern, dass die Mozambiquegesellschaft durch Königlichen Erlass vom Dezember 1888 die Konzession für eine Bahn von Beira am Pongue nach Massikesse im Manicalande erhalten, und dass sie im November 1890 die ausgearbeiteten Pläne für die Bahn dem Ministerium zur Genehmigung vorgelegt hat.

Der Portugiesische Staatshaushalt für 1891/92 enthält u. a. einen Finanz-Gesetzentwurf, betreffend Verdingung der Lourenco-Marques-Eisenbahn; doch darf die Belastung des Staatsschatzes nur in einer Zinsengewähr für das wirklich zur Vollendung der Bahn verwendete Anlagekapital bestehen.

Oranje-Freistaat.

Der in Bethlehem (Oranje-Freistaat) ansässige praktische Arzt Dr. W. Lutsch theilt in der „Tägl. Rundschau“ in einem umfangreichen Aufsatze seine „Eindrücke von Südafrika“ mit und bemerkt darin über das Eisenbahnwesen des Freistaates folgendes:

Die Eisenbahnfrage hält jetzt das ganze Land in einer gelinden Aufregung, so weit von dieser bei dem Charakter der Bevölkerung etwas zu merken ist. Es gibt eine Reihe von Entwürfen, den Freistaat mit dieser Kulturgabe zu versehen, und auch der schläfrigste Beobachter kann fühlen, dass sich ein bedeutender Umschwung in diesem Lande wie überhaupt in Südafrika zu vollziehen im Begriff ist. Der Bauer selbst natürlich steht diesem Treiben aus angestammtem Reaktionstriebe meist misstrauisch gegenüber, auch der Europäische Kaufmann erwartet von dem bevorstehenden Wettbewerb nur Uebles, also ist im Lande selbst nicht viel Stimmung für Eisenbahnen vorhanden; aber das mächtigere Kapital in den Englischen Kolonien strebt nach Erschliessung neuer Länderstrecken, und die Goldfelder des Transvaal und von Mashonaland schreien nach Erlösung von ihrem jetzigen unhaltbaren Zustande, in dem kein gewinnbringender Betrieb möglich ist. So kommt es, dass der Freistaat, dessen Säckel ziemlich gut gefüllt ist, zu schwach und energielos ist, um selber den Eisenbahnbau mit seinen Kosten und dem nur zu erhoffenden Nutzen auf seine Schultern zu nehmen, und so ergibt es sich ferner, dass ihm Pläne von den Kolonien (Kapland und Natal) aufgezwungen werden, die für ihn von zweifelhaftem Werthe sind, da die Kolonien den Freistaat hauptsächlich als einen Durchgangsweg nach lohnenderen Ländern betrachten, ja ihn sogar, um seinen landwirthschaftlichen Wettbewerb zu vernichten, ganz umgehen würden, wenn das nur möglich wäre. Versuche nach dieser Richtung sind gemacht: So wird eine von Kimberley nach Norden gebaute Eisenbahn den Freistaat im Nordwesten umschliessen; Natal wird seine Eisenbahn Durban-Ladysmith nordwärts über Coldstream nach Johannesburg verlängern, aber damit ist den Zwischengebieten der Kapkolonie nicht geholfen. Deshalb hat sie ihre Ostlinie London-Colesberg bis Bloemfontein ausgedehnt; Ende Dezember 1890 konnte die Ankunft des ersten Personenzuges in unserer Hauptstadt gefeiert werden. Das weitere von der Kapkolonie erstrebte Ziel ist, diese gerade in das Herz des etwa Bayern an Grösse gleichkommenden Landes mündende Linie direkt mitten durch das Land nach Johannesburg weiter zu bauen und zwar auf eigene Kosten; der Freistaat bleibt indessen in der immerhin günstigen Lage, die Linie, wenn sie sich rentirt, zum Selbstkostenpreise zu übernehmen. Zu diesen Abmachungen musste natürlich der Volksraad gewonnen werden und dazu wurden alle Hebel angesetzt. Einer derselben ist der Präsident Reiz, welcher früher Beamter der Kapregierung war, und — wie man sagt — mit seinen Neigungen zu dieser Kolonie hält. Im allgemeinen wurde der Vorschlag angenommen, es fragt sich nur, ob die Eisenbahn kleine Umwege über die Dörfer machen oder direkt in gerader Richtung laufen und Haltepunkte auf freiem Felde bauen soll. Mir scheint natürlich der erste Plan der einzig richtige, aber der Kapkolonie sind die Dörfer des Freistaates ja ganz gleichgültig und ausserdem will sie Geld sparen; auf der anderen Seite beginnt jedes Dorf sich als Weltstadt auszuschreien und verlangt eine Station. Das eine behauptet, die in seiner Nähe entdeckten Kohlenlager müssten Eisenbahnen haben, ein anderes wartet mit Diamantfeldern auf, ein drittes proklamirt sich als Ausfuhrpunkt für die das meiste Getreide liefernden Grandistrikte (etwa = Kornkammer). Gleichzeitig will man einen passenden Anschluss an das die Kapkolonie wirthschaftlich bekämpfende Natal erzielen, um sich von den Kapstädtischen Preisen unabhängig zu machen. So schwanken die Gemüther hin und her.

Entscheidung des Ober-Verwaltungsgerichts.

v. O. In welchem Umfange unterliegt das Reineinkommen der Preussischen Staatseisenbahnen der Besteuerung durch die Preussischen Gemeinden? — § 5 Kommun.-Steuerg. v. 27. Juli 1835. — Aus den Entscheidungsgründen:

„Die bestehende Differenz bewegt sich darum, ob es, um das den Preussischen Gemeinden gegenüber steuerpflichtige Einkommen des Fiskus aus dem Eisenbahnbetriebe zu finden, geboten ist, das rechnungsmässige Reineinkommen, so wie geschehen (bei der Feststellung des abgabepflichtigen Reineinkommens sind die auf ausserdeutsche Betriebsstätten und die auf Preussische Gutsbezirke entfallenden Antheile an dem Gesammteinkommen der Preussischen Staatseisenbahnen von dem letzteren in Abzug gebracht) zu zerlegen mit der Wirkung, dass die auf ausserpreussische Betriebsstätten und auf Preussische Gutsbezirke fallenden Antheile der Besteuerung durch die in Preussen belegenen Gemeinden nicht unterworfen sind. Der Streit erledigt sich zu Ungunsten des Beklagten, wenn es bei denjenigen Grundsätzen sein Bewenden behält, welche zu den im Bd. XVIII, S. 86 der Entscheidungen des Ob.-V.-Ger. v. 5. November 1889 enthaltenen geführt haben. Zwar handelte es sich dort nur um eine Konkurrenz von inländischen Gemeinden einerseits und Gutsbezirken andererseits. Der Kern jenes Urtheils aber liegt in der positiven Umgrenzung des den Gemeinden zur Besteuerung überlassenen Einkommentheiles dahin, dass nur das „in ihnen" gewonnene Einkommen der Besteuerung unterliegt, woraus dann folgt, dass alles davon freibleibt, dem diese Eigenschaft abgeht, gleichviel, ob es im übrigen innerhalb oder ausserhalb Preussens zur Entstehung gelangt. Die Revisionsschrift erblickt allerdings im § 5 des Gesetzes vom 27. Juli 1885 die entscheidende Norm und im § 7c a. a. O. weiter die positive Anordnung, dass der gesammte Reinertrag auf die Preussischen Gemeinden, und nur auf diese, zur Vertheilung zu bringen sei; jedoch mit Unrecht. Für das Einkommen aus Eisenbahnbetrieb gilt insoweit kein Sonderrecht; auch bezüglich dieses Einkommens trifft § 1, wie sein Wortlaut lehrt, dahin Bestimmung, dass der Censit der einzelnen Preussischen Gemeinde gegenüber — lediglich von solchen wird dort überhaupt gehandelt — nur das ihm in der Gemeinde zufliessende Einkommen zu versteuern habe, weshalb auch in allen Preussischen Gemeinden zusammen nur das „in ihnen" entstehende Einkommen zur Versteuerung gelangen kann und eine Norm nothwendig wird, um diesen Theil aus dem Gesammteinkommen des Staates auszusondern. — Für diesen Zweck sind die Satzungen des § 7 unmittelbar nicht zu verwerthen. Sie verfügen über die Vertheilung eines der Besteuerung nach § 1 unterliegenden, also eines nur Preussischen Gemeinden zu diesem Zwecke überwiesenen Einkommens und können daher erst angewandt werden, wenn das der Gesammtheit der Preussischen Gemeinden zufallende Einkommen bekannt ist. § 5 a. a. O. bestimmt nichts darüber, was in jeder einzelnen Preussischen Gemeinde steuerpflichtig ist. Die zur Ermittelung dieses Betrages im Gesetze fehlende, aber nothwendige Form ist analog, auch wenn es sich um die Aussonderung des im Auslande und damit nicht in den Preussischen Gemeinden gewonnenen Einkommens handelt, aus § 7 zu entnehmen und nach dem Betrage der im Auslande erwachsenden Ausgaben an Gehältern und Löhnen zu bemessen. Auch bezüglich der ausserpreussischen Betriebsstätten finden sonach diejenigen Grundsätze Anwendung, welche in der gedachten Entscheidung vom 5. November 1889 bezüglich der in Gutsbezirken belegenen Betriebsstätten zur Geltung gebracht sind. Wenn gegenüber dem Satze, dass § 7 den Fall eines sich über Gemeinden und Gutsbezirke erstreckenden Betriebes nicht behandele und also nur eine analoge Anwendung der dortigen Bestimmungen möglich sei, darauf hingewiesen wird, dass doch bei dem Eisenbahnbetriebe die Hineinziehung der Gutsbezirke gerade dem gewöhnlichen Gange der Dinge entspreche und nicht angenommen werden könne, dass dieser regelmässige Zustand keine Berücksichtigung gefunden habe, so ist dabei übersehen, dass § 7 keine Spezialvorschrift für den Eisenbahnbetrieb enthält, sondern sich auf alle möglichen Gewerbebetriebe bezieht, für seine Auslegung also die Gestaltung eines einzelnen Gewerbes in keiner Weise maassgebend ist." (Erk. des II. Senats des Ober-Verwalt.-Ger. vom 24. Oktober 1890; Pr. Eisenb.-Arch. 1891, S. 163.)

Eisenbahn-Kartenwerke.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt bearbeiteten **Uebersichtskarte der Eisenbahnen Deutschlands** für das Jahr 1891, deren Erscheinen wir in Nr. 44 S. 438 d. Ztg. bereits angezeigt haben, hatten die Deutschen Eisenbahnen am 1. Mai d. J. eine Ausdehnung von 43 008 km (gegen 42 022 km am gleichen Zeitpunkte des Vorjahres). Von dieser Gesammt-Kilometerzahl entfallen 31 489 (31 234) km auf Hauptbahnen — davon 12 632 (12 487) km zwei-, 42 (42) drei- und 23 (23) km viergeleisig — und 11 519 (10 788) km auf Bahnen untergeordneter Bedeutung — davon 1 051 (897) km schmalspurig.

Die Vertheilung der Bahnlängen auf die einzelnen Staatsgebiete ist in der nachstehenden Tabelle ersichtlich gemacht:

Laufende Nr.	Staatsgebiete	Staatsbahnen		Privatbahnen				Zusammen
				unter Staatsverwaltung		unter eigener Verwaltung		
		km	davon Bahnen untergeordneter Bedeutung km	km	davon Bahnen untergeordneter Bedeutung km	km	davon Bahnen untergeordneter Bedeutung km	km
1	Elsass-Lothringen	1 365	241	5	5	142	142	1 512
2	Preussen	25 114	6 484	70	52	1 645	1 039	26 829
3	Bayern	4 803	856	—	—	809	231	5 612
4	Sachsen	2 533	831	66	39	—	—	2 599
5	Württemberg	1 633	86	—	—	32	32	1 665
6	Baden	1 394	153	71	43	49	49	1 514
7	Hessen	271	46	—	—	780	97	1 051
8	Mecklenburg-Schwerin	630	264	72	72	273	147	975
9	Mecklenburg-Strelitz	—	—	—	—	48	48	48
10	Sachsen-Weimar	76	76	—	—	218	74	294
11	Oldenburg	310	31	41	41	40	8	391
12	Anhalt	—	—	—	—	27	27	27
13	Braunschweig	—	—	—	—	137	137	137
14	Sachsen-Meiningen	76	56	—	—	199	36	275
15	Sachsen-Altenburg	25	25	—	—	8	8	33
16	Sachsen-Coburg und Gotha	—	—	—	—	—	—	—
17	Schwarzburg-Sondershausen	—	—	—	—	33	33	33
18	Reuss j. Linie	9	9	—	—	—	—	9
19	Hamburg	4	—	—	—	—	—	4
	zusammen	38 243	9 158	325	252	4 440	2 108	43 008

Die Eisenbahnen in Sachsen-Coburg und Gotha sind in die Preussische Staatsbahnverwaltung übergegangen.

Zu der vorstehenden Gesammtsumme von 43 008 km kommen noch 1 820 (1 688) km vollspurige und 567 (537) km schmalspurige Anschlussbahnen, welche nicht dem öffentlichen Verkehr dienen. H—g.

Personalnachrichten.

Preussische Staatsbahnen.

Der Ober-Regierungsrath Reitzenstein, Dirigent der I. Abtheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin, ist unter Abkommandirung nach Hannover bis auf weiteres mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Präsidenten der Königlichen Eisenbahndirektion daselbst und der Regierungsrath Magnus, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin, kommissarisch mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Dirigenten der I. Abtheilung bei der letztgenannten Eisenbahndirektion betraut worden.

Berichtigung.

In den in Nr. 54 d. Ztg. abgedruckten Aufsatz: „Ueber Verbindungen und Beförderungsmittel im Newyorker Orts- und Nachbarverkehr" haben sich zu unserem Bedauern auf Seite 529 einige unliebsame Druckfehler eingeschlichen. Es muss daselbst in der 1. Spalte 16. Zeile von oben heissen statt „Morrissamin" „Morrissania", in der 2. Spalte 2. Zeile von oben statt „Broadwey" „Broadway" und in der 8. Zeile statt „Lowntown" „Downtown".

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Im Saarkohlen-Ausnahmetarif Nr. 7 sind folgende Berichtigungen vorzunehmen:

Seite 22 Homburg i. d. Pfalz-Böblingen 0,66 statt 0,67 ℳ.

„ 39 Gruppe 1 Dechen etc.-Ostrach Routenziffer 15 statt 10.

Köln, den 13. Juli 1891. (1391)

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

2. Güterverkehr.

Mit dem 1. August d. J. wird die Station Holzheim bei Neuss des diesseitigen Bezirks, welche bisher nur für den Wagenladungs-Güterverkehr eingerichtet war, auch für die Annahme und Auslieferung von lebenden Thieren in Wagenladungen eröffnet werden.

Köln, den 18. Juli 1891. (1392)

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Mit dem 1. August d. J. wird die im diesseitigen Bezirk gelegene, bisher nur dem Personenverkehr dienende Haltestelle Lampaden auch für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet.

Köln, den 18. Juli 1891. (1393)

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Oberhessisch-Bayerischer Güter-Verkehr. Vom 16. d. Mts. ab gelangen direkte Frachtsätze zwischen der Bayerischen Station Allach und den Oberhessischen Stationen zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen.

Giessen, den 11. Juli 1891. (1394)

Gr. Direktion der Oberhessischen Eisenbahnen.

Güterverkehr Köln (rechtsrh.) etc.-Magdeburg. Am 15. d. Mts. treten in Kraft:

a) ein neuer Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.), der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn, der Georgs-Marien-Hütten-Eisenbahn, sowie den auf Deutschem Gebiete gelegenen Stationen der Niederländischen Staatseisenbahn und der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg andererseits;

b) ein neuer Ausnahmetarif für den Kohlenverkehr in Wagenladungen von 10000 kg von den Rheinisch-Westfälischen Kohlenstationen nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg,

durch welche die seitherigen Tarife vom 1. Januar 1887 nebst Nachträgen ersetzt und aufgehoben werden.

Die neuen Tarife enthalten gegenüber den seitherigen Tarifsätzen zahlreiche Frachtermässigungen, theilweise jedoch auch (für Petroleum und Naphtha, Eisen und Stahl des Spezialtarifs II) Erhöhungen.

Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 1. September d. J. in Gültigkeit. In die neuen Tarife sind auch Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den dem Eisenbahn-Direktionsbezirk Magdeburg nicht angehörenden Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen, jedoch nur nachrichtlich aufgenommen; die Sätze des neuen Kohlen-Ausnahmetarifs für diese Stationen kommen, soweit sie niedriger sind, als die in den Tarifen für den Verkehr mit den Bezirken Altona und Erfurt enthaltenen Sätze, an Stelle der letzteren zur Anwendung.

Der Gütertarif ist zu 2 ℳ und der Kohlen-Ausnahmetarif zu 0,80 ℳ das Stück bei den Güter-Abfertigungsstellen zu haben.

Köln, den 11. Juli 1891. (1395)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Hessische Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft. Die nach Bestimmung II B. 2 unseres Lokal-Gütertarifs bei eintretender Umkartirung an den Lokal-Frachtsätzen vorzunehmenden Kürzungen werden, mit Gültigkeit vom 1. September l. J., für solche Umkartirungen, welche auf unseren auf Preussischem Gebiete belegenen Stationen stattfinden, bei den Wagenladungsklassen A 1 und B von 0,80, bei den Spezialtarifen, sowie den Ausnahmetarifen 1, 2, 4 und 9 von 0,70 auf 0,60 ℳ für 1000 kg herabgesetzt.

Mainz, den 12. Juli 1891. (1396)

In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Spezialdirektion.

Abänderung des Artikelverzeichnisses des Ausnahmetarifs für geringwerthige Massenartikel im Verkehr der Preussischen Staatseisenbahnen. Im Lokalverkehr der Preussischen Staatseisenbahnen, sowie im Wechselverkehr derselben untereinander tritt mit sofortiger Gültigkeit in dem Artikelverzeichniss des Ausnahmetarifs für geringwerthige Massenartikel an Stelle des als „Pressrückstände von Kartoffeln“ bezeichneten Artikels der Artikel „Abfallwasser bei der Kartoffelstärke-Fabrikation (Pülpe)“.

Ferner wird unter der Position „Rüben“ der Artikel Scheideschlamm von der Zuckerfabrikation (Pressschlamm, Scheidekalk, Saturationsschlamm) in den Ausnahmetarif einbezogen.

Magdeburg, den 12. Juli 1891. (1397)

Königliche Eisenbahndirektion, namens aller Königlich Preussischen Eisenbahndirektionen.

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Am 1. August d. J. gelangt der Nachtrag XXII zu dem Mitteldeutschen Gütertarifheft Nr. 7 zur Ausgabe, durch welchen Aenderungen bezw. Ergänzungen der Ausnahmetarife für Sprit und Spiritus, für Salz, für Fluss- und Schwerspath, für bestimmte Stückgüter und für Garne und Nessel herbeigeführt werden. Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Güterabfertigungsstellen, woselbst auch der Tarifnachtrag erhältlich ist.

Erfurt, den 11. Juli 1891. (1398)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Die in Nr. 46 der Vereinszeitung bekanntgegebene Tarifmaassnahme wird hiermit auch auf den Verkehr mit Stationen der Kgl. Württembergischen Staatsbahnen ausgedehnt und haben die ermässigten Ausnahmefrachtsätze vom 1. Juli l. J ab in Anwendung zu kommen.

München, den 8. Juli 1891. (1399)

Namens der Verbandsverwaltungen: Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung in Nr. 52 d. Blattes bringen wir zur Kenntniss, dass der neue Theil IIa des Deutsch-Französischen Gütertarifs erst am 15. August zur Einführung kommt.

Strassburg, den 12. Juli 1891. (1400)

Die geschäftsführende Verwaltung: Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Im **Süddeutschen Verbands-Güterverkehr mit Oesterreich-Ungarn** tritt für Cellulose (Holzzellstoff) in Ladungen von 10000 kg von Holoubkau (Böhm. Westb.) nach Lambrecht i. d. Pfalz ein Frachtsatz von 2,06 für 100 kg in Kraft.

München, den 11. Juli 1891. (1401)

Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Werrabahn-Bayerischer Güterverkehr. Am 1. September d. J. tritt ein neuer Tarif in Kraft, welcher neben mehrfachen Frachtermässigungen auch geringe Frachterhöhungen enthalten wird.

Ueber die neuen Tarifsätze ertheilt schon jetzt unser Verkehrsbüreau Auskunft. Der Tag, von welchem ab und zu welchem Preise der neue Tarif käuflich zu haben ist, wird noch besonders bekannt gegeben werden.

Meiningen, den 13. Juni 1891. (1402)

Die Direktion der Werra-Eisenbahngesellschaft.

Im **Hannover-Bayerischen Eisenbahnverbande** finden vom 16. d. Mts. an direkte Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Spiritus und Sprit in Fässern bezw. in Kessel-, auch Bassin- und Cisternenwagen bei Aufgabe ganzer Wagenladungen von 10 t, sowie von 5 t (aber nur in Fässern) von München (Centralbahnhof) und München (Ostbahnhof) nach Friedberg i. Hessen Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilen auf Befragen die Güter-Abfertigungsstellen der genannten Verbandsstationen.

Hannover, den 12. Juli 1891. (1403)

Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Schliessung der Station Grafenberg für den Eilgut- und Vieh- etc. Verkehr. Am 1. September d. J. wird die Station Grafenberg unseres Bezirks — unter Aufhebung der betreffenden Tarifsätze — für die Abfertigung von Eilgut, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren geschlossen und von dem genannten Tage ab nur noch dem Frachtgutverkehr (Stückgut und Wagenladungen) dienen.

Köln, den 15. Juli 1891. (1404)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Die Bayerische Station Kirchseeon wird vom 16. d. Mts. an in den direkten Verkehr mit den nördlichen Stationen des Hannover-Bayerischen Eisenbahnverbandes einbezogen. Auch finden von demselben Tage an Ausnahmefrachtsätze für Stammholz, Europäisches, im Verkehr zwischen Kirchseeon und Cassel (Ober- und Unterstadt) bezw. Cassel trans. Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilen auf bezügliche Anfragen die Güter-Abfertigungsstellen der Verbandsstationen.

Hannover, den 13. Juli 1891. (1405)

Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Tarifheft 2. Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. werden die Stationen Niederschlema und Stein-Hartenstein in den Ausnahmetarif 6 für Schleifholz einbezogen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Dresden, den 11. Juli 1891. (1406)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Am 1. August d. J. tritt ein neues Heft Nr. 6 des Mitteldeutschen Verbands-Gütertarifs in Kraft. Dasselbe enthält gegen seither ermässigte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Württembergischen Staatseisenbahnen sowie Bregenz einerseits und Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Frankfurt a/M., Erfurt, Magdeburg und Altona, der Oberhessischen Bahnen, der Werra-, Saal-, Weimar-Geraer, Eisenberg-Crossener, Arnstadt-Ichtershausener, Hohenebra-Ebeleber, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Weimar-Berka-Blankenhainer, Ruhlaer, Neuhaldensleber, Halberstadt-Blankenburger Bahn und der Braunschweigischen Landeseisenbahn andererseits. Aufgehoben werden hierdurch die Frachtsätze des Mitteldeutschen Gütertarifhefts Nr. 6 vom 1. März 1885 und dessen Nachträgen, soweit sie den Verkehr zwischen den dem neuen Tarifheft Nr. 6 angehörenden Stationen betreffen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, woselbst auch der Tarif zum Preise von 0,90 ℳ erhältlich ist.

Erfurt, den 15. Juli 1891. (1407)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. August 1891 tritt zum Südostpreussischen Verbands-Gütertarif der Nachtrag VI in Kraft. Derselbe enthält neue Frachtsätze für Korschen O. S. B., Lyck, Prostken loco und trans., anderweite Frachtsätze für Königsberg O. S. B., sowie bereits früher veröffentlichte Tarifänderungen.

Abdrücke des Nachtrags VI sind von den Fahrkarten-Ausgabestellen der Verbandsstationen zu beziehen.

Bromberg, den 12. Juli 1891. (1408)

Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. August d. J. tritt zu dem direkten Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburg einerseits und Stationen der Französischen Ostbahn andererseits ein Nachtrag III, enthaltend: Abänderungen der reglementsmässigen Bestimmungen, in Kraft. Derselbe ist von unserer Drucksachenkontrole und von den diesseitigen Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Strassburg, den 11. Juli 1891. (1409)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Baumwolle treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	bei Aufgabe von 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen	10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
nach Nixdorf	50 ₰	41 ₰

Die Frachtsätze für Laube u. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz verstehen sich inklusive Schleppbahngebühr.

Wien, am 13. Juli 1891. (1410)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband. Einführung des Nachtrages I zu Tarif Theil II a, Heft 1, und des Nachtrages I zu Tarif Theil II b. Mit Gültigkeit vom 1. August 1891 gelangen im Oesterr.-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbande zur Einführung:

1. Nachtrag I zu Tarif — Theil II a, Heft 1, enthaltend die Einbeziehung der Artikel „Gansleber frische" und „Krebse frische" in den Ausnahmetarif Nr. 1, Serie 2 (Lebensmittel in Eilfracht), des Artikels „todtes Geflügel" in den Ausnahmetarif Nr. 35 (Wildpret) und des Artikels „Talg roher (Unschlitt) in Säcken" in den Ausnahmetarif Nr. 28, ferner Druckfehlerberichtigungen und Aenderungen von Stationsnamen;

2. Nachtrag I zu Tarif Theil II b, enthaltend die Einbeziehung der Artikel „Gansleber frische" und „Krebse frische" in den § I des Spezialtarifes Nr. 10 (Lebensmittel in Eilfracht) und Druckfehlerberichtigungen; soweit letztere Frachterhöhungen in sich schliessen, treten diese mit 1. September 1891 in Kraft.

Exemplare dieser Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 14. Juli 1891. (1411)

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Einführung des Nachtrags IX zu Theil II, Gebührentarife für den Eil- und Frachtgüter-Transport. Mit Gültigkeit vom 1. August l. J. gelangt der Nachtrag IX zum Lokal-Gütertarif, Theil II vom 15. September 1886 zur Einführung.

Derselbe enthält: Abänderungen und Ergänzungen der Güterklassifikation, Ausnahmetarife I—XXXIII, Ergänzung der Spezialbestimmungen, neue Stationstarife für sperrige Güter und die Ausnahmetarife, dann Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages können vom 1. August l. J. ab bei den diesseitigen Stationen, sowie bei der Betriebsdirektion in Lemberg und im Oekonomate in Wien bezogen werden.

Wien, den 12. Juli 1891. (1412)

Die Generaldirektion der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn.

Einführung eines Spezialtarifes für Eier von Stationen der Koslow-Woronesch-Rostower Eisenbahn nach Brody. Mit Gültigkeit vom 7./19. Juli a./n. Stils 1891 gelangt ein Spezialtarif für den Transport von Eiern in ganzen Wagenladungen à 10 t von Stationen der Koslow-Woronesch-Rostower Eisenbahn nach Brody zur Einführung.

Derselbe kann bei der eigenen Betriebsdirektion in Lemberg und im Oekonomate in Wien bezogen werden.

Wien, den 11. Juli 1891. (1413)

Die Generaldirektion der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn.

Inländischer Braunkohlenverkehr via Aussig bezw. Bodenbach. Einführung eines neuen Tarifes. Mit Gültigkeit vom 1. August 1891 tritt ein neuer Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr via Aussig bezw. Bodenbach in Kraft, welcher gegenüber dem bisherigen Tarife vom 15. Oktober 1890 zumeist wesentliche Ermässigungen der Frachtsätze enthält.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen und durch die betheiligten Stationen zum Preise von 20 kr. für das Stück erhältlich.

Teplitz, am 14. Juli 1891. (1414)

Die Direktion der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband Aufhebung der bestehenden Tarife hinsichtlich des Verkehres in beiden Richtungen. Mit 19. August a. St./31. August n. St. 1891 tritt rücksichtlich des Verkehres in beiden Richtungen der Verbandstarif, Theil II, gültig vom 20. Dezember a. St. 1882/1. Januar n. St. 1883, sammt allen zu diesem erschienenen Nachträgen ausser Kraft.

An Stelle dieses Tarifes ist die Einführung eines neuen Tarifes mit 1. September n. St. 1891 in Aussicht genommen und wird diesfalls besondere Verlautbarung erfolgen.

Wien, am 10. Juli 1891. (1415)

Die Generaldirektion der K. K. priv. Südbahngesellschaft, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Lokal-Personenverkehr. Mit Ablauf des Monats August d. J. wird infolge Uebertragung des Fahrkartenverkaufs auf Haltepunkt Raschwitz an die Zugführer die Ausgabe direkter Fahrkarten von Raschwitz nach Alzenau, Breslau, Brieg, Deutsch-Leippe, Falkenberg O/S., Kaundorf, Komprachtschütz, Lammsdorf, Neisse, Nieder-Hermsdorf, Oppeln, Schedlau, Schiedlow und Tillowitz, sowie von Militärfahrkarten und Hundekarten zwischen Raschwitz einerseits und Graase und Osseg andererseits eingestellt. Ueber die damit zum Theil eintretenden Erhöhungen der Fahrpreise um 10 bezw. 5 ₰ geben die genannten Stationen Auskunft.

Breslau, den 16. Juli 1891. (1416)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

4. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Herausgabe des Nachtrages VIII für die Lokalbahnen.) Mit 1. August d. J. tritt zu dem ab 1. Juni 1888 gültigen Gebührentarife für den Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtgüter-Transport, dann für die mit diesen Transporten im Zusammenhange stehende Beförderung von lebenden Thieren und Fahrzeugen auf den Lokalbahnen der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Nachtrag VIII in Wirksamkeit.

Durch diesen Nachtrag gelangt ein neuer Personentarif auf den bezeichneten Linien zu ermässigten Sätzen unter Aufhebung des Gepäck-Freigewichtes zur Einführung.

Wien, am 12. Juli 1891. (1417)

Der Generaldirektor.

---

5. Verdingungen.

Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg. Die Anfertigung und Lieferung von

A.

904 Stück Normal-Wagenradsätzen,

B.

1 722 Stück Tragfedern
1 960 „ Spiralfedern } für Wagen

soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen im maschinentechnischen Neubaubüreau hierselbst zur Einsicht aus und können von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 0,75 ℳ für A. und 1,50 ℳ für B. bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift

„Angebot auf Lieferung von Radsätzen", bezw.

„Angebot auf Lieferung von Trag- und Spiralfedern"

versehen, zu dem auf Donnerstag, den 30. Juli d. J., Vormittags 11 Uhr für die Radsätze bezw. Vormittags 11½ Uhr für die Federn anberaumten Verdingungstermine an das vorgenannte Büreau einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 4 Wochen nach dem Verdingungstermine.

Magdeburg, den 11. Juli 1891. (1418)

6. Verkauf von Altmaterialien.

Oberhessische Eisenbahnen. Die vorhandenen abgängigen Materialien sollen verkauft werden. Verkaufsbedingungen und Verzeichniss sind bei unserer Magazinsverwaltung einzusehen, auch durch unser Sekretariat gegen frankirte Einsendung von 20 ₰ zu beziehen. Angebote, welchen ein durch Unterschrift anerkanntes Exemplar der Bedingungen beigefügt sein muss, sind bis zum 23. Juli cr. versiegelt und mit bezüglicher Aufschrift versehen hier einzureichen.

Giessen, den 9. Juli 1891. (1419)

Grossherzogliche Direktion.

Verkauf von alten Werkstattsmaterialien. Nachbezeichnete, in den diesseitigen Hauptwerkstätten zu Buckau, Stendal, Halberstadt, Potsdam, Berlin und Braunschweig angesammelten alten Werkstattsmaterialien, als Achswellen, Dreh- und Bohrspähne von Antimonlegirungen, Eisen, Stahl, Kupfer, Roth- und Messingguss und von Roth- und Weissguss, ferner Eisenblech, Eisendraht, Feilen und Raspeln, Gekrätze von Roth- und Weissguss, Glasbruch, Gummi, Gusseisen — verbranntes und unverbranntes —, Kupferblech, Messing, Neusilberblech, Radreifen, Radsterne, Scheibenräder, Roststäbe, Schleifsteine, Schrott von Schweiss- und Flusseisen, eiserne Siederohre, Sägeblätter, Quecksilber, Zink und Zinkblech, Abfälle von Leder, Gurten, Gardinen, Leinen, Plüsch etc. sowie 14 Stück Packfässer, 60 Stück gute brauchbare Körbe aus Weidenholz, 1 alte Dezimalwaage, 1 in Halberstadt lagernde nicht mehr brauchbare Räderdrehbank und 1 Dampfkessel ohne Armatur, lagernd in Buckau, sollen im Wege des schriftlichen Anbietungsverfahrens verkauft werden.

Die Verdingungsunterlagen liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhauer-Uferstrasse Nr. 1, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 20 ₰ bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote findet im Verwaltungsgebäude, Fürstenstrasse Nr. 1—10 hierselbst, im Sitzungssaal am 8. August 1891, Vormittags 10 Uhr, statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 29. August d. J.

Magdeburg, den 11. Juli 1891. (1420)

Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Ein energischer, sehr erfahrener, im gesetzten Alter befindlicher **betriebsmaschinentechnischer kgl. Eisenbahnbeamter,** der seit 10 Jahren den Betrieb von 90 Locomotiven mit Zubehör leitet, mit den einschläglichen schriftlichen Arbeiten vertraut, **sucht** Umstände halber anderweitige **geeignete Stellung.** Näheres unter V. 1622 an Rudolf Mosse, Mannheim.

GRÖSSTE U. ÄLTESTE
Anihilatoren-Fabrik.
Handfeuerspritzen (Original Bauer)
Bisheriger Absatz 60,000.
SIEGFRIED BAUER. BONN.

olumbus-Freitreppe
D. R. P.
Columbus-Perron und Trottoir aus Eisen, für Gärten, Wege, Böschungen, Dämme; besonders vortheilhaft für Anlagen in aufgeschüttetem Boden; haltbarer, schöner, 33 % billiger als Steintreppen. Ill. Preisliste kostenfrei.
Richard Hermanns & Co., Elberfeld.

Zeichenpapiere,
Pauspapiere,
Lichtpausrohpapiere,
Millimeterpapiere
bezieht man am preiswerthesten bei unterzeichneten Herstellern. Muster kostenlos.
Gelbe Mühle, Düren
(Rheinpreussen)
Benrath & Franck.
(Triebkräfte 3 Dampfmaschinen, 1 Wassermotor.)

Felten & Guilleaume, Carlswerk, Mülheim Rh.

Das Carlswerk
fabrizirt für Eisenbahnbedarf
Eisen-, Stahl- u. Kupferdraht
und Drahtlitzen
für Telegraphen- u. Signalleitungen
Zugbarrièren, Einfriedigungen,
Bindezwecke etc.
Drahtkordeln für Läutewerke.
Verzkt. Stahl-Stachelzaundraht
nebst allem Zubehör.
Drahtseile aller Art
für Aufzüge, Winden, Krahnen,
Zugseile für schiefe Ebenen,
Drahtseile für Seilbahnen,
Schiebebühnenseile, Trajectseile.
Telegraphen-, Telephon- und
Elektrisch-Licht-Kabel.
Felten & Guilleaume
Rosenthal, Cöln a/Rhein
Mechan. Bindfadenfabrik
und Hanfseilerei.

Vorkursus: October. **Anhaltische Bauschule Zerbst** Wintersemester: 4. November.
Bauhandwerker, Tischler, Steinmetzen, Ziegelei-Techniker, s. Fachschule f. Eisenb.-, Strassen- u. Wasserbautechniker. Reifeprfg. v. Staats-Prüfungs-Commiss. Kostenf. Ausk. d. d. Direct.

Königliche Technische Hochschule zu Hannover.

Eröffnung des **Studienjahres 1891/92 am 1. Oktober 1891.** Einschreibungen erfolgen vom 2. bis 28. Oktober 1891 und für Vorlesungen des Sommers vom 6. bis 25. April 1892. — Programme vom Sekretariat zu beziehen.

Hannover, im Juli 1891.

Der Rektor Dolezalek.

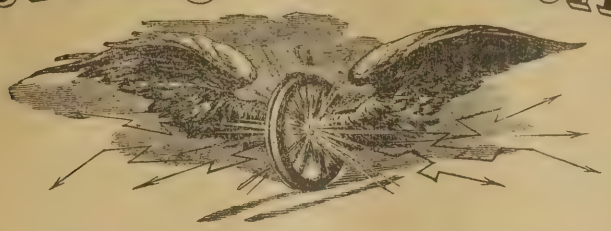
Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 56. **Zeitung des Vereins** 1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Nämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.



Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 22. Juli 1891.

Inhalt:

Die Erfolge des Vizinalbahngesetzes in Belgien.
Betriebslängen der den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen am 1. Juli d. J. unterstellten Strecken.
Vereins-Mittheilungen:
Neue Vereinsbahnstrecken.
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Unfälle und Verspätungen im Monat Mai d. J.
Internationaler Personenverkehr.
Orient-Schnellzüge.
Eisenbahnunfall bei Eggolsheim.
Schliessung von Stationen.
Bayerische Bahnen.
Kiel-Eckernförde-Flensburger E.
Pfälzische Eisenbahnen.
Transport - Ermässigungen für Musterkoffer der Geschäftsreisenden auf den Oesterreichischen Staatsbahnen.
Bremer Strassenbahn.
Düsseldorfer Strassenbahnen.
Hamburg-Altonaer Pferdebahn.
Betriebskosten der elektrischen und der Pferdebahn.
Deutschlands Handelsverkehr im Jahre 1890.
Aus Spanien:
Geschäftsbericht der Nordbahn für 1890.
Aus Afrika:
Aegypten.
Algerien.
Aus Südamerika:
Argentinien.
Urtheile des Reichsgerichts:
Erkenntniss vom 29/5. 1890.
Personalnachrichten:
Reichs - Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Verkehrsstörungen.
2. Güterverkehr.
3. Personen-, Gepäck- u. Güterverkehr.
4. Verdingungen.
5. Verkauf von Altmaterialien.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Die Erfolge des Vizinalbahngesetzes in Belgien.

Das grossartige „Gesetz über die Nebenbahnen in Belgien“ trägt das Datum des 24. Juni 1885. Die durch dasselbe ins Leben gerufene „Nationale Gesellschaft der Vizinalbahnen“ unterbreitete im Juli desselben Jahres den Provinziallandtagen ihre ersten Vorschläge für den Bau von Nebenbahnen und veröffentlichte im Monat Mai 1886 den ersten Jahresbericht über ihre Thätigkeit, welchem nun alljährlich weitere Berichte gefolgt sind. Der vor kurzer Zeit zur Ausgabe gelangte Bericht gibt demnach Aufschluss über das Resultat einer mehr als 5jährigen Thätigkeit und gestattet daher wohl schon, die Wirksamkeit jenes Gesetzes und seine Bedeutung für Belgien zutreffend zu beurtheilen. Das Gesetz selbst ist unseren Lesern in grossen Zügen bekannt und nur der Vollständigkeit halber, sowie zum vollen Verständnisse der nachfolgend mitgetheilten statistischen Daten sei es uns erlaubt, die wesentlichsten Punkte desselben mit wenigen Worten zu charakterisiren. Im übrigen verweisen wir alle jene, welche die Geschichte dieses Gesetzes und seine Bestimmungen gründlich kennen lernen wollen, auf die gediegene Abhandlung, welche der volkswirthschaftliche Fachschriftsteller S. Sonnenschein (Wien) im „Archiv für Eisenbahnwesen 1886“ publizirt hat und durch welche er zum ersten Male die allgemeine Aufmerksamkeit in Oesterreich und Deutschland auf die Organisation des Belgischen Nebenbahnwesens lenkte.

Das Ziel des wiederholt erwähnten Gesetzes ist die Schaffung eines weitverzweigten Netzes von Nebenbahnen durch die Gemeinden mit Hilfe des Staates, der Provinzen und Privater. Die Konzessionen werden an eine unter der Firma: „Société nationale des chemins de fer vicinaux“ (Nationale Gesellschaft der Vizinalbahnen) zu gründende Gesellschaft verliehen und zwar auf die Dauer von höchstens 90 Jahren. Das Gesellschaftskapital wird in so viele Serien von Aktien getheilt, als Linien konzessionirt werden, und jede Serie hat das Recht auf den Reingewinn derjenigen Linie, auf welche sie sich bezieht. Für jede konzessionirte Linie wird daher eine eigene Rechnung geführt. Wenigstens zwei Drittel der Aktien jeder Serie müssen vom Staate, den Provinzen und den Gemeinden gezeichnet sein. Die Privaten, welche sich bei der Bildung des Kapitals betheiligen, geniessen die gleichen Rechte, wie alle übrigen Aktionäre. Der Staat und die Provinzen, sowie jene Gemeinden, welche über die nöthigen Einnahmequellen verfügen, können die Einzahlungen ihrer Beiträge in 90 Jahresratenzahlungen leisten, welche im Falle verspäteter Liquidirung mit 6 % verzinst werden. Die Gesellschaft hat das Recht, auf Grund der ihr geschuldeten Renten Obligationen zu verausgaben. Der Reingewinn einer jeden Linie wird als erste Dividende an die Aktionäre derselben bis zu $4^1/_2$ % ver-

theilt. Von dem Ueberschuss werden nach Abzug der Tantiemen 25 % für die Bildung eines Spezial-Reservefonds, der zu Erweiterungen und Verbesserungen verwendet werden soll oder nach vorhergegangener Ermächtigung seitens der Regierung auch zur Vertheilung von Dividenden herangezogen werden kann, 37½ % für die Aktionäre als zweite Dividende und 37½ % für den allgemeinen Reservefonds der Gesellschaft verwendet.

Von besonderer Wichtigkeit erscheinen die finanziellen Vereinbarungen, welche die Gesellschaft zur Deckung der Mittel für die beschleunigte und vollständige Ausführung ihres Bauprogramms getroffen hat; Sonnenschein bezeichnet dieselben mit Recht als die eigentliche Grundlage der ganzen Organisation des Belgischen Nebenbahnwesens. Die Gesellschaft schloss nämlich mit der „Société Générale pour favoriser l'industrie nationale" (Allgemeine Gesellschaft für die Begünstigung der nationalen Industrie) ein Anlehen ab, dessen Zinsfuss sich auf 3,47 % stellte, und verpflichtete sich, 250 000 Prämienobligationen zu 120 Frcs. zu schaffen, die sich mit 3 Frcs. jährlich verzinsen, mit Prämien ausgestattet sind und deren Tilgung in 90 Jahreszahlungen von je 900 000 Frcs. erfolgt. Zwei Drittheile dieser Obligationen wurden von der Société Générale entsprechend einer Kapitalisirung von 3,47 % für eine Summe von 17 291 000 Frcs. übernommen und sind an die Vizinalbahngesellschaft in dem Maasse abzuführen, als ihr vom Staate geprüfte endgültige Stücke übergeben werden; das restliche Drittel wird von der Société Générale nach Bedarf übernommen und zu möglichst hohem Kurse gegen eine Provision von 0,25 Frcs. für das Stück verkauft. Durch diese Vereinbarungen kam die Vizinalbahngesellschaft in die Lage, die Höhe der vom Staate, den Provinzen und Gemeinden zu zeichnenden Renten mit 3½ % festzusetzen. Hierin liegt ein wesentliches Moment für die Förderung der Thätigkeit der Gesellschaft.

Am Schlusse des Jahres 1890 besass die „Société Nationale" die Konzession für 48 Linien in der Gesammtlänge von 974,5 km; von diesen 48 Linien standen 41 Linien mit zusammen 837,9 km Länge im Betrieb und 7 Linien mit 136,6 km Länge im Bau. Ferner waren die Pläne und Studien, sowie die Kapitalbeschaffung für 55 Linien von 872,2 km Länge sichergestellt und für 13 Linien mit 196,9 km Länge die erforderlichen Vorstudien eingeleitet. Die gesammte Thätigkeit der Gesellschaft erstreckte sich demnach über ein Netz von 116 Linien mit einer Ausdehnung von 2044 km Länge. Die 48 konzessionirten Linien vertheilen sich auf die einzelnen Provinzen folgendermaassen:

Provinzen	Bevölkerung	Kilometrische Länge für die Provinz	Kilometrische Länge für je 10000 Einwohner
Antwerpen . . .	676 076	189,3	2,80
Brabant	1 105 317	159,1	1,44
Westflandern . .	736 511	192,2	2,61
Ostflandern . . .	945 896	108,7	1,15
Hennegau . . .	1 048 299	90,6	0,86
Lüttich	738 694	69,1	0,94
Limburg	223 365	40,9	1,83
Luxemburg . . .	217 699	74,7	3,43
Namur	338 186	49,9	1,48
	6 030 043	974,5	1,61

Am dichtesten ist das Netz der Vizinalbahnen in den Provinzen Antwerpen, wo auf je 15 qkm, und Westflandern, wo auf je 17 qkm 1 km Nebenbahn entfällt. Einerseits weist hier das Netz der Hauptbahnen einige gerade für die handeltreibende Bevölkerung empfindliche Lücken auf, andererseits ist auch das Gelände für die Anlage von Bahnen sehr günstig. In Luxemburg und Limburg kommt 1 km Vizinalbahnen auf 59 bis 60, in Namur erst auf 73 qkm. Die Provinz Luxemburg ist vorwiegend Bergland und mithin auch schwach bevölkert; die Provinz Namur jedoch, deren Hauptstadt einen Mittelpunkt des Belgischen Industriebezirkes bildet, ist schon derart von Eisenbahnlinien durchzogen, dass den Nebenbahnen daselbst überhaupt nur eine sehr bescheidene Rolle zufallen dürfte.

Für die 48 konzessionirten Linien ist ein Kapital von 41 913 000 Frcs. seitens des Staates, der Provinzen, Gemeinden und Privater gezeichnet worden; überdies hat die Gesellschaft bereits für weitere 8 Linien, deren Anlagekapital zu 4 760 000 Francs berechnet ist, die Betheiligung der Provinzen und Gemeinden an der Beschaffung der Bausumme geordnet; indem man nun annimmt, dass der Staat sich bei diesen letzteren Linien mit höchstens 25 % betheiligt und der Rest demnach von Privaten beizusteuern sein wird, ist es möglich, auch diese Linien schon in der nachfolgenden Zusammenstellung, welche ein Bild der Antheilnahme der Interessenten an der Bildung des Kapitals in Prozenten des letzteren gibt, entsprechend zu berücksichtigen.

Jahr	Staat	Provinzen	Gemeinden	Private
1885	27,70	27,70	39,34	5,26
1886	28,33	26,95	39,96	4,76
1887	27,85	27,42	40,28	4,45
1888	27,67	27,62	40,13	4,58
1889	27,33	27,61	40,87	4,18
1890	27,25	27,76	40,25	4,74

Zu der Gesammtsumme von 46 673 000 Frcs., welche bisher für den Bau von Vizinalbahnen rubrizirt wurden, haben mithin beigetragen:

der Staat	12 718 000	Frcs.
die Provinzen	12 955 000	„
„ Gemeinden	18 788 000	„
Private	2 212 000	„

Die Betheiligung der Gemeinden an der Beschaffung des Kapitals für die Anlage der einzelnen Linien bildet das Fundament der Organisation. Man verkannte auch durchaus nicht die Schwierigkeiten, welche sich der Durchführung dieses Gedankens entgegenstellen mussten, weil man eben die Engherzigkeit der Anschauungen, den Einfluss der Privatinteressen, die Unkenntniss über den indirekten Nutzen und über die volkswirthschaftliche Bedeutung der Nebenbahnen, die Anhänglichkeit an bestehende Einrichtungen usw. nur zu gut kannte und weil man wusste, wie sehr alle diese Faktoren die Beschlüsse der Gemeindeverwaltungen zu beeinflussen vermögen. Man war daher von Anfang an auf die Heranziehung des Privatkapitals bedacht und sah sich schon im ersten Jahre der Thätigkeit der Gesellschaft bemüssigt, demselben gewisse Vortheile zu bieten, welche die Lust seiner Antheilnahme zu erhöhen vermochten. Immerhin ist die Betheiligung der Gemeinden eine überraschend grosse; sie haben zwei Fünftel des gesammten Kapitals beigesteuert. Diese Beiträge sind, im Durchschnitt genommen, allerdings bisher nahezu gleich geblieben; aber es sind andere Faktoren, auf die wir noch zurückkommen, welche beweisen, dass sich das Interesse der Gemeinden für das Vizinalbahnwesen in erfreulicher Weise steigert. Der höchste Prozentsatz, mit welchem sich die Gemeinden an der Beschaffung der Bausummen betheiligten, beträgt bisher 51,7 %; es ist bei der Linie Brüssel-Petite-Espinette, welche ohne Mitwirkung Privater erbaut werden soll. Im übrigen schwanken die Beiträge der Gemeinden zwischen 28 und 51 %; der geringste relative Beitrag belief sich auf 21 % bei der Linie Antwerpen-Hoogstraeten-Turnhout, an deren Bau der Staat in hervorragender Weise interessirt war.

Die Betheiligung des Privatkapitals ist eine sehr wechselnde. 24 Linien sind ohne seine Hilfe zustande gekommen; bei 25 Linien erscheint es mit 0,1 bis 9,3 % betheiligt; bei den nachfolgend angeführten Linien wurde seine Mitwirkung in höherem Grade beansprucht.

	Staat %	Provinzen %	Gemeinden %	Private %
Antwerpen-Hoogstraeten-Turnhout	43	25	21	11
Brüssel Schepdael-Eyseringen	25	25	33,2	16,8
Antwerpen-Brasschaet-Grenze	29	30	16	25
Antwerpen-Santvliet-Lillo	22	25	32	21
Heyst-op-den-Berg-Westerloo	25	33	12	30
Sichem-Montaigu . . .	25	—	41,9	33,1

Wie von den Hauptbahnen die Vizinalbahnen auslaufen, um gleich Saugadern den Verkehr heranzuziehen und zu beleben, so zweigen von den Vizinalbahnen wieder die Schleppbahnen ab, um die Schienenwege bis in das Innere der grossen Fabriken, Hüttenwerke, Wirthschaftshöfe usw. fortzusetzen. Anschliessend an das Vizinalbahnnetz bestehen derzeit 48 Schleppgeleise mit einer Gesammtlänge von 21 263 m. Man sieht, wie die Vervollständigung des Eisenbahnnetzes immer wieder das Bedürfniss nach weiterem Ausbau desselben steigert und den Werth der Bahnen minderer Ordnung zu heben geeignet ist. Von den Schleppbahnen gehören mehr als 8 km der Société nationale, der Rest ist Privateigenthum; die längste Schleppbahn misst 2625 m, die kürzeste 31 m.

Die Länge aller Geleise, welche am 31. Dezember 1890 im Betriebe standen, betrug zu dieser Zeit 888,001 km; hiervon waren 771,865 km, d. i. 86,92 % Hauptgeleise und 116,136 km Nebengeleise; es entfallen demnach auf 1 km Hauptgeleise durchschnittlich 150 m Nebengeleise, d. s. 15 %. Für 1 km Nebengeleise waren, im Mittel genommen, 15 Wechsel erforderlich. Die Ursache für diese grosse Anzahl von Weichenapparaten liegt in der geringen Länge der Nebengeleise, welche ihrerseits wieder durch die geringe Länge der Züge, die im Maximum mit 60 m festgesetzt ist, begründet erscheint. Der Anschluss der Vizinalbahnen an Hauptbahnen erfolgt in 39 Bahnhöfen, die gemeinsam benutzt werden; hiervon liegen allein 28 Bahnhöfe an Belgischen Staatsbahnen.

Sehr erwähnenswerth erscheint uns die Thatsache, dass die Vizinalbahngesellschaft sich prinzipiell für die Anwendung, der Spurweite von 1 m entschieden hat. Diese Anwendung findet nicht nur dann statt, wenn etwa örtliche Verhältnisse dazu drängen, wie dies im Südosten des Landes oder in dem Berglande am linken Ufer der Maas und der Sambre der Fall wäre, sondern es wird von ihr überhaupt nur dort abgesehen, wo andere Umstände, wie Anschlüsse an bestehende Bahnen, gleichsam dazu zwingen. Von den 48 Linien, welche am 1. Januar 1891 im Betriebe waren oder unmittelbar vor der Betriebseröffnung standen, sind 38 Linien in der Gesammtlänge von 749,2 km mit 1 m Spurweite, 7 Linien mit 189,3 km Länge mit der Spurweite von 1,067 m und 3 Linien mit 30,0 km Länge vollspurig erbaut. Die Wahl der Spurweite von 1,067 m war durch den Umstand bedingt, dass die Spurweite der Niederländischen Strassen- und Nebenbahnen, an welche die betreffenden Linien anschliessen, ebenfalls 1,067 m beträgt. Jene 3 Linien, welche vollspurig ausgeführt sind, bilden eigentlich nur kürzere Zweiggeleise der Hauptbahnen — ein Umstand, welcher die Wahl der normalen Spurweite vortheilhaft erscheinen lässt.

(Schluss folgt.)

Betriebslängen der den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen am 1. Juli d. J. unterstellten Strecken.

Am 1. Juli d. J. betrug die Zahl der dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörenden Eisenbahnverwaltungen 73 und zwar:

a) 41 Deutsche Eisenbahnverwaltungen,
b) 22 Oesterreichisch-Ungarische Verwaltungen,
c) 4 Niederländische Verwaltungen (Holländische Eisenbahn, Niederländische Centralbahn, Niederländische Staatseisenbahn und Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn),
d) 1 Luxemburgische Verwaltung (Prinz Heinrich-Eisenbahn),
e) 3 Belgische Verwaltungen (Chimay-Eisenbahn, Grosse Belgische Central-Eisenbahn und Lüttich-Mastrichter Eisenbahn),
f) 1 Rumänische Verwaltung (Königlich Rumänische Staatsbahn) und
g) 1 Russisch-Polnische Verwaltung (die Warschau-Wiener Eisenbahn).

Ausserdem nehmen nach § 6 der Vereinssatzungen noch verschiedene in Deutschland belegene vollspurige Sekundärbahnen mit einer Betriebslänge von zusammen 100,93 km an den Vereinseinrichtungen theil.

Das Netz der vorstehend unter a—g aufgeführten Bahnen hat eine Gesammtausdehnung von . . . . . 74541,84 km

Hiervon kommen auf:

1.	a) Preussische Eisenbahnverwaltungen	25075,82 km	
	Uebertrag . .	25075,82 km	
	b) Bayerische (einschl. Pfälz.) Eisenbahnverwaltungen .	5419,95 „	
	c) Sächsische Eisenbahnverwaltungen	2603,88 „	
	d) Württembergische Eisenbahnverwaltungen . . .	1632,58 „	
	e) Badische Eisenbahnverwaltungen	1453,98 „	
	f) Elsass-Lothringische Eisenbahnverwaltungen .	1537,87 „	
	g) die Verwaltungen der Eisenbahnen der übrigen Deutschen Mittel- und Kleinstaaten	4074,— „	
	die Deutschen Verwaltungen zusammen . .		41798,08 km
2.	Oesterreichisch-Ungarische Verwaltungen . .		26203,71 „
3.	Bosnische Verwaltungen (Militärbahn Banjaluka-Doberlin)		101,48 „
4.	Niederländische Verwaltungen		2704,45 „
5.	Luxemburgische Verwaltungen		160,58 „
6.	Belgische Verwaltungen		699,08 „
7.	Rumänische Verwaltungen		2380,91 „
8.	Russisch-Polnische Verwaltungen		493,55 „
	Gesammtbetriebslänge . .		74541,84 km

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die Strecken Mármaros-Sziget-Szigetkamara-Nagy-Bocskó-Kis-Bocskó (12,171 km) und Szigetkamara-Szlatina (4,341 km) der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen, von welchen die erstbezeichnete Strecke am 8. d. Mts. für den Gesammtverkehr, die letztere Strecke am gleichen Tage für den Frachtverkehr in Wagenladungen eröffnet worden, sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2393 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 18. d. Mts.).

Nr. 2400 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Technischen Ausschusses, Begleitschreiben zum Protokoll der zu Rüdesheim am 25./26. Juni d. J. abgehaltenen Ausschusssitzung (die nächste Ausschusssitzung soll am 24. September d. J. in Budapest stattfinden) (abgesandt am 18. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Unfälle im Monat Mai d. J.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten, im „Reichs- und Staatsanzeiger“ veröffentlichten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Mai d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 11 Entgleisungen und 3 Zusammenstösse auf freier Bahn, 11 Entgleisungen und 4 Zusammenstösse in Stationen und 178 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 213 Personen verunglückt, sowie 48 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 57 unerheblich beschädigt. Von den beförderten Reisenden wurden 2 getödtet und 21 verletzt, und zwar entfallen: je eine Tödtung auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Elberfeld und zu Hannover, 15 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover, 2 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld und je eine Verletzung auf die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn, auf die Main-Neckarbahn, auf die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen und auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg. Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 35 getödtet und 132 verletzt, von Steuer- usw. Beamten 2 verletzt, von fremden Personen (einschl. der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 13 getödtet und 8 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 47 Beamte verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 33 544,33 km Betriebslänge und 945 765 734 geförderten Achskilometern) 189 Fälle; davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, auf der Main-Neckarbahn und in den Verwaltungsbezirken der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Elberfeld und zu Köln (rechtsrh.) die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2 529,33 km Betriebslänge und 30 872 726 geförderten Achskilometern) 18 Fälle, davon sind verhältnissmässig auf der Lübeck-Büchener Eisenbahn, auf der Braunschweigischen Landeseisenbahn und auf der Mecklenburgischen Südbahn die meisten Unfälle vorgekommen.

Verspätungen im Monat Mai d. J.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten, im „Reichs- und Staatsanzeiger“ veröffentlichten Nachweisung über die im Monat Mai d. J. auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 36 grösseren Bahnen bezw. Bahnnetzen mit einer Gesammt-Betriebslänge von 36 151,52 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 1 329 Schnellzüge, 3 024 Personenzüge und 307 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 4 660. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 14 476 105 Zugkm und 297 181 193 Achskm gegen 13 911 732 Zugkm und 268 165 482 Achskilometer im Vormonat und gegen 13 232 497 Zugkm und 295 851 801 Achskm in demselben Monat des Vorjahres. Von den Verspätungen wurden 1 852 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen nur 2 808 Verspätungen zur Last fallen gegen 1 187 im Vormonat und 2 333 in demselben Monat des Vorjahres. Von den auf eigener Bahn vorgekommenen Verspätungen entfallen auf 1 Million Zugkilometer 194, auf 1 Million Achskilometer 9, mithin auf 1 Million Zugkilometer 58 = 23 v. H. weniger als im Monat Mai des Vorjahres und 109 = 128 v. H. mehr als im Vormonat und auf 1 Million Achskilometer 1 = 13 v. H. mehr als im Monat Mai des Vorjahres und 5 = 125 v. H. mehr als im Vormonat. Infolge der Verspätungen wurden 2 191 Anschlüsse versäumt (gegen 2 090 in demselben Monat des Vorjahres und 1 243 im Vormonat). Bei 7 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 9 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen. In der Nachweisung sind diejenigen Bahnen, auf welchen Zugverspätungen vorkamen, nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der von den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen auf 1 Million Zug- und 1 Million Achskilometer entfallenden eigenen Verspätungen geordnet. Danach nehmen die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln, die Main-Neckarbahn und die Kiel-Eckernförde-Flensburger Bahn die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Anzahl der Verspätungen nach der Anzahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Bahnen im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln, die Kiel-Eckernförde-Flensburger Bahn und die Neustrelitz-Warnemünder Bahn an die ungünstigsten Stellen.

Internationaler Personenverkehr.

Um eine gleichmässige Beförderung der Reisenden und eine übereinstimmende Zollabfertigung ihres Reisegepäcks auf allen Eisenbahnen herbeizuführen und durch ein internationales Abkommen zu sichern, hat die Belgische Regierung alle Mächte eingeladen, an einer in Brüssel abzuhaltenden internationalen Konferenz theilzunehmen. Deutschland, England, Frankreich, Russland, Italien, Spanien, Dänemark, die Schweiz, Schweden und Norwegen sollen nach dem „Berl. Act.“ bereits die Beschickung der Konferenz dem Belgischen auswärtigen Amte zugesagt haben. Der Zusammentritt dieser Konferenz erfolgt am 10. Oktober d. J. in Brüssel, bis zu welchem Zeitpunkte die Zusage der anderen Regierungen erwartet wird.

Orient-Schnellzüge.

Vom 20. d. Mts. ab werden die in den Orient-Schnellzügen zwischen Berlin und Budapest bisher über Oderberg-Ruttka verkehrenden durchgehenden Wagen über Oderberg-Zsolna (Sillein)-Galantha geleitet. Die Ankunft in Budapest erfolgt 1,17 Nachm. und die Abfahrt von dort 2,35 Nachm. Die in den Orient-Schnellzügen laufenden Schlafwagen verkehren von demselben Tage ab ebenfalls, wie vorstehend angegeben, jedoch nur zwischen Berlin und Galantha mit Ankunft daselbst 9,54 Vorm. bezw. Abfahrt 5,35 Nachm. Eine Aenderung des Preises für die Schlafwagen-Zusatzkarten tritt nicht ein.

Eisenbahnunfall bei Eggolsheim.

Der Bericht der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen über das Eggolsheimer Eisenbahnunglück, welches unseren Lesern durch die politischen Tageszeitungen genügend bekannt sein dürfte, umfasst 15 Folioseiten. In demselben wird ausgeführt, dass die Entgleisung des Berliner Ferien-Extrazuges mit einer Veränderung der Geleise zusammenhänge. Dieselbe sei nach dem überall anerkannten Verfahren durchgeführt worden; die Unterstopfung der Querschwellen und Granitwürfel geschehe stets erst allmählich, nachdem die Tragfähigkeit durch Eisenbahnzüge mit gemässigter Fahrgeschwindigkeit stufenweise festgestellt sei. Betreffs nothwendig werdender Auswechselung vereinzelter angefaulter Bahnschwellen oder schlechter Schienennägel bestehe bei den Bayerischen Bahnen eine ebenso strenge Kontrole der Schienenstrecken, wie im übrigen Deutschen Reiche. Ein Güterzug passirte am 4. Juli Morgens zuerst das ausgewechselte Geleise. Der Führer dieses Güterzuges nahm eine Unregelmässigkeit bei der einen Granitwürfelreihe wahr, welche wahrscheinlich infolge von Regengüssen während der Nacht unterwaschen war, worauf ein Vorarbeiter sofort mit der Ausbesserung beauftragt wurde. Es bleibt gerichtlich festzustellen, ob der Vorarbeiter demgemäss verfahren habe und ob das erforderliche schrittweise Passiren des Extrazuges angeordnet wurde. Hätte der ganze Extrazug eine selbstthätige Luftdruckbremse gehabt, so wäre das Unglück ausserordentlich eingeschränkt worden. Geschwindigkeitsmesser führen bisher nur die Schnellzugsmaschinen. Der Bericht gelangt zu dem Schlusse, dass wahrscheinlich der bedauernswerthe Unfall bei erhöhter Aufmerksamkeit des betheiligten Personals hätte vermieden werden können, der einzelne Fall berechtige jedoch keineswegs zu einer Verurtheilung der gesammten Anlagen und Einrichtungen der Bayerischen Staatseisenbahnen durch die Presse.

Schliessung von Stationen.

Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.). Die Station Grafenberg wird am 1. September d. J. für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren geschlossen und alsdann nur noch für den Frachtgutverkehr (Stückgut und Wagenladungen) bestehen.

Bayerische Bahnen.

In München hat nach dem „Fränk. Kur.“ kürzlich unter dem Vorsitz des Ministers von Crailsheim eine längere Berathung in Eisenbahnangelegenheiten stattgefunden. Zunächst handelte es sich um einen Erlass, welcher dem technischen und dem Betriebspersonal die strengste Einhaltung der bestehenden Vorschriften für Erhaltung des Bahnkörpers, stetige Kontrole desselben, Sicherheit des Betriebes usw. einschärfen soll. Vom Landtag werden 22 000 000 ℳ für Eisenbahnbauten (Anlegung zweiter Geleise, Erweiterung von Stationen usw.) verlangt werden.

Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn.

Nach dem Jahresbericht betrugen die Einnahmen im Jahre 1890/91 zusammen 625 804 ℳ und die Ausgaben 377 514 ℳ; mithin ergibt sich ein Ueberschuss von 248 290 ℳ. Aus dem

Personen- und Gepäckverkehr wurden 338 249 ℳ und aus dem Güter- und Viehverkehr 251 409 ℳ vereinnahmt. Die Kosten des Bahnbetriebes stellten sich auf 60 % der Roheinnahme. Nach Abzug der satzungsmässigen Rücklagen verbleibt ein Reinüberschuss von 210 612 ℳ, über deren Verwendung die Generalversammlung zu beschliessen haben wird. Es wird vorgeschlagen, den Inhabern der Prioritäts-Stammaktien eine Dividende von 4,8 % (gegen 5 % im Vorjahr), den Inhabern der Stammaktien gleichfalls eine Dividende von 4,8 % (gegen 5 % im Vorjahr) zu zahlen, die Eisenbahnsteuer mit 6 189 ℳ zu leisten und den Rest von 2 887 ℳ auf neue Rechnung vorzutragen.

Pfälzische Eisenbahnen.

Die Gesellschaft hat kürzlich ein 4 % Anlehen von 6 Millionen Mark begeben. Diese Geldbeschaffung, welche zur Ausführung verschiedener Erweiterungsbauten, sowie Centralweichen- und Signalanlagen dient, im Wege eines Prioritätsanlehens zu bewerkstelligen, wurde von der Generalversammlung am 12. Mai 1891 genehmigt unter der Voraussetzung, dass die Staatsregierung die Zinsengarantie auf diese Kapitalerhöhung, welche inzwischen zum Satze von 4 % erfolgt ist, ausdehnen werde. Die demnach jetzt zur Ausgabe gelangenden Prioritätsobligationen werden, vom Jahre 1898 anfangend, in 56 Jahren laut Tilgungsplan heimbezahlt. Die sonstigen Bestimmungen schliessen sich jenen der früheren Anlehen an.

Transportermässigungen für Musterkoffer der Geschäftsreisenden auf den Oesterreichischen Staatsbahnen.

Auf die schon anderweitig bekannt gewordene neuerliche Bestimmung, dass Musterkoffer von Geschäftsreisenden auf den Oesterreichischen Staatsbahnen nunmehr zu dem ermässigten Tarifsatze von 0,1 kr. für 10 kg und 1 km befördert werden, wenn die Reisenden sich durch eine polizeiliche Bescheinigung über die Zahl der zugelassenen Musterkoffer legitimiren können, weist jetzt auch das Berliner Polizeipräsidium die betheiligten Kreise durch amtliche Bekanntmachung hin. Diese Bescheinigungen können bei den Vorständen der Polizeireviere, in welchem die betheiligten Handlungen ihren Wohnsitz haben, erhoben werden, sobald die betreffenden Reisenden eine Gewerbe-Legitimationskarte, welche sie zum Aufsuchen von Waarenbestellungen in Oesterreich-Ungarn für das laufende Jahr berechtigt, dem zuständigen Polizeirevier-Vorstande vorzulegen imstande sind. Die Ausstellung der Bescheinigung erfolgt kostenfrei.

Bremer Strassenbahn.

In der Generalversammlung der Bremer Strassenbahn vom 21. Mai d. J. wurde der Uebergang zum elektrischen Betriebe und die Erhöhung des Grundkapitals der Gesellschaft auf 600 000 ℳ beschlossen. Mit der Thomson Houston International Electric Company ist ein Vertrag abgeschlossen, um zunächst die Strecke Börse-Horn für den elektrischen Betrieb einzurichten, sodass voraussichtlich die Eröffnung des Betriebes noch im Laufe dieses Jahres erfolgen wird.

Düsseldorfer Strassenbahnen.

Der „Voss. Ztg." wird geschrieben: Die Passiva dieser Gesellschaft, deren Bahnen die Stadt übernimmt, beziffern sich auf 2 072 610 Frcs., denen nach Schätzung des Verwaltungsrathes 2 164 138 Frcs. als Aktiva gegenüberstehen. Die Einnahme des Jahres 1890 hat die der beiden Vorjahre überstiegen und 341 568 Frcs. erreicht. Da nach den Konzessionsbestimmungen für die zehn Jahre, welche die Konzession noch zu laufen hat, 40 % der letzten Jahreseinnahme seitens der Stadt zu zahlen sind, so muss letztere an die Gesellschaft 10 Jahre hindurch eine Annuität von 137 500 Frcs. entrichten. Geleise und Material werden besonders abgeschätzt und bezahlt.

Hamburg-Altonaer Pferdebahn.

Die gegenwärtig mit 800 000 ℳ arbeitende Gesellschaft schlägt der auf den 30. d. Mts. einberufenen Generalversammlung vor, durch Ausgabe neuer Aktien oder durch Anleihe weitere Kapitalien aufzunehmen, um die in Verbindung mit der erhaltenen Konzessionsverlängerung abgeschlossenen Verträge ausführen zu können.

Betriebskosten der elektrischen und der Pferdebahn.

Nach einer Aufstellung des „Elektrotechnischen Echo" über die Kosten des Betriebes der elektrischen Bahn von Frankfurt nach Offenbach und auf den benachbarten Pferdebahnlinien der Stadt Frankfurt stellten sich die Ausgaben für das Wagenkilometer einschl. Tilgung:

bei den Pferdebahnen auf . . . . 47,2 ₰
„ der elektrischen Bahn auf . . 24,0 „

Ohne die Abschreibungen kostete der Betrieb 1889 — 1890 42,9 bezw. 10,5 ₰ für 1 Wagenkm. Hierbei ist ausserdem zu berücksichtigen, dass sich die Ausgaben der elektrischen Bahn bei einem grösseren Betriebe noch vermindern dürften.

Deutschlands Handelsverkehr im Jahre 1890.

Nach dem Jahresberichte des Aeltestenkollegiums der Berliner Kaufmannschaft betrug die verstärkte Einfuhr der wichtigeren Artikel der Eisenbranche im Jahre 1890 in Eck- und Winkeleisen 10 700 gegen 3 454 Doppelcentner im Vorjahr, Eisenbahnschienen 62 570 gegen 25 258 D.-Ctr., schmiedbares Eisen in Stäben 289 410 gegen 222 372 D.-Ctr., Platten aus schmiedbarem Eisen 48 430 gegen 36 497 D.-Ctr., Weissblech 42 738 gegen 29 236 D.-Ctr., Eisendraht 57 303 gegen 49 781 D.-Ctr., Federn, Achsen, Räder usw. zu Eisenbahnwagen 44 218 gegen 13 271 D.-Ctr., grobe Eisenwaaren 113 268 gegen 99 524 D.-Ctr. und feine Eisenwaaren 14 649 gegen 12 628 D.-Ctr. im Vorjahre. Dagegen verminderte sich die Einfuhr u. a. in eisernen Laschen, Unterlagsplatten und Schwellen von 4 006 auf 2 916 D.-Ctr., in groben Eisengusswaaren von 130 293 auf 115 186 D.-Ctr., in Ankern und Ketten von 18 762 auf 16 172 D.-Ctr., in eisernen Brücken- und Brückenbestandtheilen von 1 747 auf 514 D.-Ctr., in Röhren aus schmiedbarem Eisen von 10 933 auf 10 138 D.-Ctr.

Die Ausfuhr Deutschlands blieb 1890 fast die gleiche wie im Jahre 1889 in Eck- und Winkeleisen (1890: 511 602 D.-Ctr.), hob sich gegen das Vorjahr u. a. in eisernen Eisenbahnlaschen, Unterlagsplatten und Schwellen von 260 424 auf 360 236 D.-Ctr., in Eisenbahnschienen von 1 109 488 auf 1 290 155 D.-Ctr., in Weissblech von 2 967 auf 3 382 D.-Ctr., in Luppeneisen, Roheisen usw. von 208 077 auf 237 270 D.-Ctr., in eisernen Brücken und Brückenbestandtheilen von 58 777 auf 64 100 D.-Ctr., in Federn, Achsen und Rädern von 260 296 auf 288 472 D.-Ctr., in groben Eisenwaaren von 716 202 auf 791 161 D.-Ctr., in feinen Eisenwaaren von 115 722 auf 131 844 D.-Ctr. Dagegen ist eine Verminderung der Deutschen Ausfuhr gegen das Vorjahr in folgenden wichtigeren Artikeln hervorgetreten: Schmiedbares Eisen in Stäben von 1 658 819 auf 1 446 192 D.-Ctr., Platten aus schmiedbarem Eisen und Eisenblech von 621 419 auf 591 665 D.-Ctr., Eisendraht von 1 564 411 auf 1 342 939 D.-Ctr., grobe Eisengusswaaren von 190 174 auf 187 786 D.-Ctr., Drahtseile von 17 433 auf 14 696 D.-Ctr., gewalzte und gezogene Röhren von 211 086 auf 195 224 D.-Ctr. und Drahtstifte von 464 100 auf 410 396 D.-Ctr.

Die Einfuhr von Lokomotiven und Lokomobilen nach Deutschland ist von 15 367 D.-Ctr. im Vorjahre auf 27 212 D.-Ctr. im Jahre 1890 gestiegen; die Ausfuhr hat sich von 51 240 auf 49 304 D.-Ctr. vermindert. Die Einfuhr von Dampfkesseln stieg von 3 555 auf 5 067 D.-Ctr., aber auch die Ausfuhr von 15 944 auf 20 917 D.-Ctr., die Einfuhr von anderen Maschinen und Maschinentheilen von 413 399 auf 506 588 D.-Ctr., aber auch die Ausfuhr von 678 525 auf 730 808 D.-Ctr.

In Eisenbahn-Fahrzeugen erhöhte sich trotz der ausserordentlich starken und dauernden Beschäftigung der inländischen Fabriken während des Jahres 1890 der Bedarf ausländischer, so dass 392 Stück zum Werthe von 935 000 ℳ bezogen wurden (gegen 58 Stück zu 108 000 ℳ im Vorjahre). Die Ausfuhr Deutschen Fabrikats verminderte sich von 1 682 Stück im Werthe von 5 484 000 ℳ im Vorjahre auf 622 Stück im Werthe von 2 436 000 ℳ im Jahre 1890.

Aus Spanien.

Geschäftsbericht der Nordbahn für 1890.

Das Stammnetz der Nordbahn hatte 1890 eine durchschnittliche Betriebslänge von 1 959 km, und zwar entfallen davon 909 km auf die Hauptlinie einschliesslich der Madrider Gürtelbahn, sowie der Linien Quintanilla-Barruello und Villalba-Segovia-Medina, 139 km auf die Santanderlinie, 662 km auf die Barcelonalinie einschl. der Zweigbahnen Tudela-Tarazona und Selgua-Barbastro, endlich 249 km auf die Bilbaolinie. Der Fahrpark bestand aus 524 Lokomotiven, 1 474 Personen- und 9 996 Güterwagen.

Die Betriebseinnahmen beliefen sich auf 58 411 022, 36 Pes. (gegen 58 861 815, 30 Pes. in 1889); hierzu trug der Personenverkehr 16 771 596 (17 423 033) Pes., der Gepäck- und Eilgutverkehr 4 521 538 (4 596 983) Pes., der Frachtgutverkehr 36 906 097 (36 631 936) Pes. und andere Quellen 211 791 (209 863) Pes. bei. Der Rückgang im Personenverkehr ist dadurch veranlasst, dass das Jahr 1889 durch die Pariser Weltausstellung ausserordentlich begünstigt war. Der Güterverkehr litt in den ersten zehn Monaten des Berichtsjahres unter der schlechten Weinernte von 1889 in Rioja, Navarra, Aragonien und Katalonien; die gute Weinernte von 1890 glich in den beiden letzten Monaten des Jahres den Rückgang wieder aus und beeinflusste auch die vier ersten Monate des laufenden Jahres günstig.

Die Betriebsausgaben betrugen 23 672 644, 95 (23 206 300, 90) Pesetas oder 40, 52 % der Einnahmen; auf die allgemeine Verwaltung entfielen hiervon 3 003 936, 44 (2 766 285, 16) Pes., auf den Betriebsdienst 7 021 803, 28 (6 970 947, 83) Pes., auf den Werkstätten- und Zugförderungsdienst 8 681 248, 07 (8 405 366, 58) Pes.

und auf die Bahnbewachung und -Unterhaltung 4 965 657, 16 (5 063 701, 33) Pes.

Der Betriebsüberschuss stellte sich auf 34 738 377, 41 (35 655 514, 40) Pes. und vertheilte sich mit 18 503 682, 39 (19 495 363, 04) Pes. auf die Hauptlinie, mit 2 144 534, 13 (2 038 213, 51) Pes. auf die Santanderlinie, mit 10 433 553, 86 (10 995 412, 48) Pes. auf die Barcelonalinie und mit 3 656 607, 03 (3 126 525, 37) Pes. auf die Bilbaolinie.

Dem Betriebsüberschuss von 34 738 377, 41 Pes. treten hinzu der Reinertrag der Bergwerke von Barruelo mit 422 681, 97 Pes., ein Uebertrag aus früheren Betriebsjahren mit 156 718 63 Pes., der Zuschuss des Asturischen Netzes zu den allgemeinen Verwaltungskosten mit 296 400 Pes. und der Zuschuss der San Juan de las Abadesas-Eisenbahn zu den allgemeinen Verwaltungskosten mit 22 400 Pes. Von dem 35 616 578, 01 Pes. betragenden Gesammtgewinn kommen die verschiedenen Lasten mit 31 295 365, 55 Pes. in Abzug, so dass sich ein Reingewinn von 4 341 212, 46 Pes. ergab. Hiervon werden an die 350 000 Antheilscheine je 12 Pes. Gewinn vertheilt = 4 200 000 Pes. und die verbleibenden 141 212, 46 Pes. den Rücklagen für unvorhergesehene Fälle, die dadurch auf 1 232 613, 78 Pes. anschwellen, zugeführt.

Besondere Betriebsrechnungen wurden für die Linie Alsasua - Barcelona, für das Netz von Asturien, Galicien und Leon, für die Eisenbahn Lerida - Reus - Tarragona und für die San Juan de las Abadesas-Eisenbahn geführt. Da die Betriebsergebnisse der Linie Alsasua - Barcelona lediglich wegen gewisser Verpflichtungen gegen die Schuldscheininhaber der ehemaligen Saragossa-Pampelona-Barcelona Eisenbahngesellschaft besonders ausgewiesen werden müssen, im übrigen aber in den oben mitgetheilten Ergebnissen des Stammnetzes (Barcelonalinie) enthalten sind, so sehen wir von deren Wiedergabe ab.

Das 741 km umfassende Eisenbahnnetz von Asturien, Galicien und Leon hatte 1890 eine Betriebseinnahme von 10 810 220, 59 Pes. gegen 10 531 018, 08 Pes. im Vorjahre; die Ausgaben verzehrten 5 563 461, 20 Pes., so dass ein Ueberschuss von 5 246 739, 49 Pes. verblieb. Nach Hinzutritt eines Uebertrags aus früheren Jahren von 8 739, 27 Pes. ergibt sich ein Gesammtgewinn von 5 255 498, 76 Pes.; da aber die verschiedenen Lasten 7 045 230, 24 Pes. erfordern, so fehlen zu deren Deckung 1 789 731, 48 Pes., die den auf Grund des Artikel 4 des Vertrages vom 30. April 1890 gebildeten, 7 049 065, 10 Pes. betragenden Beständen entnommen werden.

Die 103 km lange Eisenbahn Lerida-Reus-Tarragona hatte 1890 eine Betriebseinnahme von 1 589 401, 90 Pes., eine Ausgabe von 1 255 609, 94 Pes. und demnach einen Ueberschuss von 333 791, 96 Pes. Hiervon wird an die 50 000 Antheilscheine ein Gewinn von je 6 Pes. = 300 000 Pes. vertheilt und der Rest von 33 791, 96 Pes. den Rücklagen für Verbesserungsbauten zugeführt. Ausser den vorgenannten 6 Pes. erhielten die Antheilscheine noch einen ferneren Gewinn von 9 Pes., der zu Lasten einer Ende 1890 auf 2 550 579, 28 Frcs. angewachsenen besonderen Rechnung bestritten wird.

Die am 1. Juli 1890 von der Nordbahn in Besitz genommene San Juan de las Abadesas-Eisenbahn hatte im zweiten Halbjahr 1890 eine Betriebseinnahme von 1 172 149, 94 Pes., eine Ausgabe von 460 134, 72 Pes. und demnach einen Ueberschuss von 712 015, 22 Pes. Durch Hinzutritt des Ertrages der Bergwerke von Surroca ergibt sich ein Gesammtgewinn von 746 071, 06 Pes.; zur Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen sind 633 507, 50 Pes. erforderlich, es verbleiben also 112 563, 56 Pes., die dem Abrechnungs- (Liquidations-) Ausschuss der San Juan de las Abadesas-Eisenbahn- und Bergwerksgesellschaft gutgebracht wurden.

Von den Neubauten ist die Strecke Villabona-Aviles am 6. Juli 1890 dem Betriebe übergeben worden; diese zu Gunsten der Baurechnung betriebene Linie hatte bis Ende 1890 eine Einnahme von 66 931 Pes., eine Ausgabe von 49 308 Pes. und einen Ueberschuss von 17 543 Pes. Auf der Fortsetzung Aviles-San Juan de Nieva ist das Geleise bis zur Brücke über den Rio Raices gelegt. Für die Linie von Huesca über Canfranc zur Französischen Grenze ist der Grunderwerb ausgeführt, die Erdarbeiten nähern sich auf den vier ersten Theilstrecken ihrem Ende, die Hoch-, Brücken- und sonstigen Kunstbauten befinden sich auf den drei ersten Strecken in der Ausführung. Auf der Linie Soto-de-Rey - Ciano-Santa-Anna ist der Grunderwerb so weit vorgeschritten, dass mit den Erdarbeiten begonnen werden konnte.

Die am 30. Mai d. J. in Madrid unter Vorsitz des Marquis de la Havana abgehaltene Hauptversammlung, welche sämmtliche Anträge des Verwaltungsrathes genehmigte, war zugleich berufen, um die mit den Eisenbahngesellschaften Tarragona-Barcelona - Frankreich, Almansa - Valencia - Tarragona und Medina-del-Campo - Salamanca abgeschlossenen Verträge zu genehmigen. Der mit der Gesellschaft Tarragona - Barcelona-Frankreich geschlossene Betriebsvereinigungs- und Verschmelzungsvertrag konnte, nachdem die am 10. Mai d. J. abgehaltene Hauptversammlung dieser Gesellschaft den Vertrag verworfen und den Abschluss eines ähnlichen Vertrages mit der Gesellschaft Madrid-Saragossa-Alicante beschlossen hat, nicht mehr zur Abstimmung gestellt werden. Dagegen wurden die Kaufverträge mit den beiden andern Gesellschaften unverändert genehmigt.

Der am 25. Mai d. J. mit der Eisenbahngesellschaft Almansa - Valencia - Tarragona geschlossene Vertrag wegen Erwerbung ihres Netzes enthält folgende Bedingungen: 1. die Nordbahn übernimmt einerseits am 1. Januar 1892 die Linien sowie das sonstige Vermögen der Eisenbahngesellschaft Almansa - Valencia - Tarragona, andererseits hat sie die Schulden dieser Gesellschaft auf eigene Rechnung zu bezahlen und deren Linie Jativa - Alcoy fertigzustellen; 2. die Nordbahn wandelt die 100 000 Antheilscheine der Gesellschaft Almansa - Valencia-Tarragona in ebensoviel Nordbahn-Antheilscheine um, ausserdem schafft sie 150 000 Stück 5 % Schuldverschreibungen von je 475 Pes. Nennwerth mit hypothekarischer Sicherheit auf das Netz der Gesellschaft Almansa - Valencia - Tarragona und übergibt hiervon 100 000 den Inhabern der gegenwärtigen 100 000 Antheilscheine der letztgenannten Gesellschaft als Bezahlung der Eigenthumsüberlassung an die Nordbahn, während sie die verbleibenden 50 000 Schuldverschreibungen zur Bestreitung der Baukosten der Linie Jativa - Alcoy und sonstiger Erweiterungsbauten behält; 3. die Nordbahn übernimmt vom 1. Januar 1892 ab die Verzinsung und Tilgung der im Umlauf befindlichen, über je 475 Pes. lautenden, 3 % Schuldverschreibungen der Gesellschaft Almansa-Valencia-Tarragona.

Die Linien der Gesellschaft Almansa-Valencia - Tarragona haben eine Gesammtlänge von 541 km, von denen sich 478 km im Betriebe und 63 km im Bau befinden. Die Einnahmen betrugen 1887 = 10 988 679 Pes., 1888 = 11 553 761, 10 Pes, 1889 = 12 241 412, 95 Pes. und 1890 = 12 112 325 Pes.; diesen Einnahmen werden an Lasten in erster Zeit 6 113 326 Pes. gegenüberstehen, und zwar 3 640 000 Pes. zur Verzinsung der bereits im Umlauf befindlichen 220 761 Schuldverschreibungen und 2 473 326 Pes. zur Verzinsung und Tilgung der neu zu schaffenden 100 000 Schuldverschreibungen.

Nach dem am 27. Februar d. J. mit der Eisenbahngesellschaft Medina - del - Campo - Salamanca (77 km) abgeschlossenen Vertrage werden 1. die 15 000 Antheilscheine dieser Gesellschaft für ungültig erklärt, 2. die 38 000 Schuldverschreibungen der Gesellschaft, von denen bereits 1 088 ausgeloost sind, auf 30 000 Stück beschränkt und hiervon 27 250 Stück gemäss einem gerichtlichen Abkommen unter die Gesellschaftsgläubiger vertheilt, die verbleibenden 2 750 Schuldverschreibungen dagegen der Nordbahn übergeben, damit diese für deren Erlös die Linie und die Fahrbetriebsmittel des Unternehmens wieder in guten Zustand setzen kann. Die Betriebseinnahmen der Bahn beliefen sich 1889 auf 9 057 Pes., 1890 auf 9 075 Pes. für das Kilometer, während zur Verzinsung und Tilgung der fraglichen 30 000 Schuldverschreibungen jährlich 480 000 Pes. oder 6 235 Pes. für das Kilometer erforderlich sind.

Schliesslich hat die Hauptversammlung den Verwaltungsrath ermächtigt, die Konzession für verschiedene Linien und andere an das Gesellschaftsunternehmen anschliessende Bahnen zu erwerben. Eine nähere Bezeichnung dieser Linien ist nicht erfolgt, doch handelt es sich zweifellos um die Verhandlungen mit der Königlich Portugiesischen Eisenbahngesellschaft.

Aus Afrika.

Aegypten

Die Eisenbahndirektion hat den Plan für den neuen Centralbahnhof in Kairo genehmigt. Die Hauptansicht wird nach altarabischem Stil gebaut und eine Breite von 75 m erhalten; die Tiefe des Gebäudes soll 88 m betragen. Die Bedachung soll aus Metall und hoch genug sein, um dem Lokomotivrauch das Entweichen leicht zu gestatten. In diesen Bahnhof sollen 6 Eisenbahnlinien, und zwar drei von Ober- und drei von Unter-Aegypten einmünden. Im Mittelpunkt des Gebäudes werden 2 Säle zum besonderen Gebrauch regierender Fürsten eingerichtet werden. Das Erdgeschoss des elektrisch zu erleuchtenden Bahnhofes ist für den Personen- und Güterdienst bestimmt, während sich im Oberstock die Diensträume der Direktion befinden werden. Die Kosten sind auf etwa 30 000 £, die Vollendungsfrist frühestens auf 1893 veranschlagt.

Im Jahre 1890 haben 3 389 Schiffe den Kanal von Suez benutzt und eine Gesammteinnahme von 67 425 277, 93 Francs ergeben; die gemeinsamen Güter haben eine Einnahme von 642 375, 16 Frcs., die Privatgüter von 289 030, 13 Frcs., die Werkstätte in Suez von 119 000, 67 Frcs. und diejenige in Ismailia von 304 566, 03 Frcs. gebracht. Der Reinertrag belief sich auf 38 133 384, 13 Frcs. und gestattete die Vertheilung eines Gewinnes von 92, 686 Frcs. bezw. nach Abzug der Steuer von 86, 751 Frcs.; der steuerfreie Gewinn würde sogar 87, 311 Frcs. betragen haben, wenn nicht die Steuer auf den Ertrag der gewerblichen und Handelswerthe durch Gesetz vom 26. De-

zember 1890 von 3 auf 4 % erhöht worden wäre. Die ganze Kanallinie, ihre Ausweichungen, die Rhede und der Kanal von Port Said sind vermittelst der in den gewöhnlichen Zeiträumen erfolgten Baggerungen in gutem Schifffahrtszustand und in der vorgeschriebenen Tiefe erhalten worden. Die Betriebsmittel sind um einen Schleppdampfer von 1 000 Pferdekräften und um 4 schnellfahrende Dampfboote vermehrt worden. Die bereits auf 16 km ausgeführte Verbreiterung des Seekanals um 15 m ist im Berichtsjahre von Kilometer 16 bis Kilometer 24 fortgesetzt worden und wird im laufenden Jahre Kilometer 34 erreichen; die gleiche Verbreiterung ist auf der Kreuzung der Sohle von El Guisr in der Ausführung begriffen und zwischen Kilometer 152 und Suez vollendet. Das neue Afrikabecken in Port Said ist in jeder Breite auf eine Länge von 300 m ausgebaggert. Die Entwickelung des Petroleumverkehrs in Port Said hat dahin geführt, zur Sicherheit die Ausbaggerung eines Absonderungshafens in Angriff zu nehmen. Der am 2. Juni der Hauptversammlung erstattete Geschäftsbericht erwähnt schliesslich den von uns in Nr. 42 S. 416 d. Ztg. bereits mitgetheilten Entwurf einer Schmalspurbahn zwischen Ismailia und Port Said.

Algerien.

Seitdem der Verwaltungsrath der Französisch-Algerischen Eisenbahngesellschaft auf der am 14. Juni 1888 abgehaltenen Hauptversammlung die Zahlungsunfähigkeit der Gesellschaft eingestand (vergl. Nr. 72 Jahrg. 1888 d. Ztg.), wurde das Gesellschaftsvermögen bis 31. März 1890 gerichtlich verwaltet. Zu jenem Zeitpunkte wurde aber ein Abkommen zwischen den Gläubigern und der Gesellschaft getroffen, das dieser erlaubte, ihre Vermögensverwaltung wieder in eigene Hände zu nehmen. Demnach hatte die am 19. Mai d. J. abgehaltene Hauptversammlung über die Geschäftsführung des Verwaltungsrathes während des ganzen seit der Hauptversammlung des Jahres 1888 verflossenen Zeitraumes zu befinden; sie ertheilte dem Verwaltungsrath Entlastung und wählte dessen Mitglieder, die sämmtlich ihre Entlassung gegeben hatten, wieder.

Das Einvernehmen zwischen der Gesellschaft und ihren Gläubigern ist auf folgender Grundlage erzielt: Die Schuldverschreibungen werden zum Nennwerthe von 200 Frcs. in die Jahresrechnung eingestellt; aber von diesen 200 Frcs. werden nur 100 Frcs. verzinst (und zwar mit 2,50 Frcs. jährlich) und innerhalb 82 Jahren vermittelst jährlicher Ziehungen zum Nennwerthe getilgt, während die andern 100 Frcs. keine Zinsen erhalten, aber zum Nennwerth in Bruchtheilen in der Weise zurückgezahlt werden, dass von dem Reinertrag des Unternehmens 60 % zur Verzinsung und Tilgung der ersten 100 Frcs., die verbleibenden 40 % zur allmählichen Rückzahlung der zweiten 100 Frcs. in grösseren oder kleineren Bruchtheilen sowie zur Ansammlung von besonderen Rücklagen verwendet werden; sind diese Rücklagen auf 2 500 000 Frcs. angewachsen, so wird von den genannten 40 % die eine Hälfte an die Schuldscheininhaber als Zinszuschlag, die andere an die Antheilhaber vertheilt. Ausserdem behält sich die Gesellschaft das Recht vor, die Schuldverschreibungen innerhalb 20 Jahren zum Preise von 150 Frcs. einzulösen; bei einer Verstaatlichung wird der Ertrag gleichmässig an alle Gläubiger vertheilt.

Aus Südamerika.

Argentinien.

In der bei Eröffnung der ordentlichen Tagung des Argentinischen Kongresses durch den Präsidenten Pellegrini am 9. Mai d. J. verlesenen Botschaft ist über das Eisenbahnwesen folgendes gesagt:

Die in der letzten Zeit vom Kongress bewilligten zahlreichen Eisenbahnkonzessionen sind keiner Regel, keinem allgemeinen Plane unterworfen; die Gesetzgebung würde gut thun, keine neue Konzession mehr zu genehmigen, so lange man nicht einen Plan aufgestellt hat, der ihr bei der ferneren Entwickelung des Netzes auf dem ganzen Gebiete der Republik als Führer dienen kann. Im November 1887 wurde die Regierung durch Gesetz zum Verkauf der Andinbahn von Villa-Maria nach Rio-Quinto (Mercedes) für eine Summe von wenigstens 1 200 000 £ ermächtigt; da ein vor einiger Zeit abgeschlossener Verkaufsvertrag nicht zur Ausführung gekommen ist, so ist die Linie noch immer im Eigenthume des Staates und die Regierung hat ihren Vertreter in London beauftragt, neue Schritte behufs Auffindung eines vertrauenswürdigen Käufers zu thun. Der Mangel an Fahrbetriebsmitteln hat auf vielen Linien den Versendern, die sich an der Aufgabe ihrer Waaren gehindert sahen, erhebliche Verluste bereitet; die Regierung hat Maassnahmen zur Abhilfe dieses Missstandes getroffen und mehrere dieser Bahnen haben ihrer Ausrüstung eine Ausdehnung gegeben, welche für dieses Jahr einen bedeutenden Verkehr zu erhoffen gestattet. Die dem Staate auf Grund der Zinsengewähr obliegende Last, die sich jährlich auf 4 500 000 Piaster beläuft, gibt ihm wohl das Recht, die Gesellschaften durch alle anwendbaren Mittel zu nöthigen, dass sie dem Betriebe ihrer Linien ihre ganze Sorgfalt zuwenden. Im letzten Jahre sind einerseits einige Pläne für neue Bahnen genehmigt, andererseits aber 17 Konzessionen für Bahnen von zusammen 7 675 km wegen Nichterfüllung der vorgeschriebenen Bedingungen erloschen. Gegenwärtig befinden sich 30 Linien von zusammen 12 596 km im Bau oder in Bauvorbereitung, und zwar gehören davon 701 km der Regierung selbst und 8 324 km geniessen deren Zinsengewähr; allein im letzten Jahre sind 5 264 km in Bau oder Bauvorbereitung genommen. Die Gesammtlänge der seit Januar 1890 eröffneten Linien beträgt 3 312 km, so dass sich am 31. März 1891 ein Netz von 11 425 km im Betriebe befand. Die Herstellung dieser Verkehrswege hat bisher 60 000 000 £ (gegen 47 000 000 £ im Vorjahre) erfordert, ungerechnet der Kosten für die noch nicht dem Verkehre übergebenen Linien.

Wie erheblich die Anlage Englischer Kapitalien in Argentinischen Eisenbahnwerthen ist, zeigt eine vom „Standard“ veröffentlichte Statistik derjenigen Argentinischen Bahnen, die Englisches Kapital in Anspruch genommen haben. Es waren dies 1890 10 110 km im Betriebe befindliche Linien (gegen 8 113 km in 1889) und 3 436 (2 596) km im Bau befindliche Bahnen; befördert wurden auf den eröffneten Bahnen 13 633 769 (11 062 635) Personen, 7 508 338 053 (6 643 381 411) kg Güter und 84 456 260 (73 614 779) kg Gepäck. Die Betriebseinnahmen beliefen sich auf 51 088 365, 15 (35 250 907, 89) D., die Betriebsausgaben auf 31 977 363, 65 (24 420 152, 47) D., so dass sich einerseits ein Gewinn von 19 967 548, 94 (12 103 676, 94) D., andererseits ein Verlust von 856 547, 40 (1 272 921, 50) D. ergab. Wenn diese Zahlen eine beredte Sprache über die Macht des Englischen Kapitals in Argentinien sprechen, so geben sie auch deutlicher wie lange Auseinandersetzungen den Beweis, dass die gegenwärtigen Wirren in Argentinien lediglich durch finanzielle Misswirthschaft, keineswegs aber durch wirthschaftlichen Niedergang bedingt sind; letzterer würde einen Verkehrsrückgang zur Folge haben, während man allenthalben einen bedeutenden Verkehrsaufschwung feststellen muss.

Die Nordwest-Argentinische Eisenbahn hat am 15. Februar d. J. die Theilstrecke Corrientes-Solada dem Betriebe übergeben.

Die Buenos Ayres und Rosariobahn, deren Linie jetzt bis Tucuman eröffnet ist, erzielte 1890 einen Reinertrag von 232 999 £ (29 805 £ weniger als 1889). Dieser Rückgang rührt lediglich aus dem Wechselverlust her; denn die Zahl der beförderten Personen hat um 17½ %, die verfrachtete Gütermenge um 20 % zugenommen, und auch die Einnahmen in nationaler Münze sind um 1 886 000 Piaster gestiegen, aber während 1889 schon 9 Piaster 1 £ ergaben, waren 1890 sogar 13 dazu erforderlich. Die am 23. April d. J. abgehaltene Hauptversammlung hat einschliesslich der bereits erfolgten Abschlagszahlung die Vertheilung eines Jahresgewinnes von 7 % und die Erhöhung des Gesellschaftskapitals auf 5 500 000 £ durch Ausgabe von 50 000 Antheilscheinen von je 10 £ beschlossen.

Der Verwaltungsrath der Nationalbahnen hat beim Minister des Innern beantragt, die Central-Nordbahn mit Station Tucuman der Buenos Ayres und Rosariobahn durch eine doppelspurige Linie derart zu verbinden, dass die Wagen dieser beiden, verschiedene Spurweite besitzenden Bahnen bis zur Station der Nachbarbahn laufen können.

Die Vorarbeiten für die Linie Salta-Yujuy und für die Strecke Deau-Funes-Tuclame sind beendet.

Urtheile des Reichsgerichts.

v. O. **Werth des Streitgegenstandes. Die Bestimmung des § 9 der D. Civil-Proz.-Ordnung findet nicht auch auf jährliche Leistungen Anwendung, welche Jemandem für seine Lebenszeit zu gewähren sind, wenn die Leistungen erst nach einer Reihe von Jahren anfangen sollen.** Aus den Entscheidungsgründen: „Der beklagte Eisenbahnfiskus beschwert sich über zwei Punkte des angefochtenen Urtheils. Die erste Beschwerde betrifft eine Summe von 480 ℳ. Die zweite Beschwerde geht dahin, dass die dem Kläger zugesprochene lebenslängliche Rente vom 1. Oktober 1916 ab um 107, 12 ℳ zu hoch bestimmt worden sei. Die Revision macht geltend, dass nach § 9 der Civ.-Proz.-Ordn. der Werth dieser Beschwerde auf den zwölfundeinhalbfachen Betrag des von der jährlichen Rente streitigen Theiles zu berechnen sei. Allein hierin kann derselben nicht beigetreten werden. Es handelt sich darum, ob die dem Kläger vom 1. Oktober 1916 ab, dem voraussichtlichen Zeitpunkte seiner eventuellen Pensionirung, zugesprochene Rente um 107, 12 ℳ zu hoch bemessen worden sei. Kläger würde am 1. Oktober 1916 sein 65. Lebensjahr vollenden. Der fragliche Streit hat also nur für den Fall, dass der

infolge eines Eisenbahnunfalles an einer schweren Erkrankung des Nervensystems leidende Kläger über 65 Jahre alt wird, praktische Bedeutung. Es erscheint nun nicht zulässig, die von der Revision in Bezug genommene Vorschrift des § 9 a. a. O. auf einen solchen Fall anzuwenden, in welchem es erst von einem nach einer Reihe von Jahren eintretenden, unsicheren Ereignisse abhängt, ob es überhaupt zu der streitigen Leistung kommen wird und den Werth einer bedingten und jedenfalls erst nach langer Zeit anfangenden, jährlichen Leistung ebenso hoch zu bestimmen, wie den Werth einer gegenwärtigen, unbedingten jährlichen Leistung; vielmehr ist hier entsprechend dem § 3 der Civ.-Proz.-Ordn. der Werth des Streitgegenstandes nach freiem richterlichen Ermessen festzusetzen. (Beschl. d. R.-G. v. 22. Februar 1889 und 17. Januar 1890). Das freie richterliche Ermessen führt nun nicht dazu, den Werth der beiden Beschwerdepunkte zusammengerechnet auf über 1 500 ℳ anzunehmen." (Erk. des VI. Civils. des Reichsgerichts vom 29. Mai 1890; Entsch. Bd. XXVI S. 409 f.)

Personalnachrichten.

Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Der bisherige Betriebskontroleur Krell zu Luxemburg ist zum Eisenbahnverkehrs-Inspektor bei der Verwaltung der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen ernannt und demselben die Verkehrsinspektion in Metz übertragen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen.

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen.

a) Wegen Wolkenbruch wurde auf der Strecke Oetzthal-Imst (Westliche Linie) der Güterverkehr vom 2/7. bis 6/7. l. J.,

b) auf der Strecke Zagorzany-Wola Luzanska (Nordöstliche Linie) am 5/7. l. J. eingestellt.

Dauer der Unterbrechung unbekannt.

Wien, am 13. Juli 1891. (1421)

2. Güterverkehr.

Berlin-Württembergischer Güterverkehr. Am 1. August d. J. gelangt der Nachtrag I zum Tarife zur Ausgabe, durch welchen neue Frachtsätze für die Württembergischen Stationen Mengen und Pfullendorf eingeführt werden und der Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter bezüglich der Artikel Metalle, Metallwaaren und Holzwaaren auf den Verkehr mit sämmtlichen Württembergischen Verbandsstationen sowie Bregenz ausgedehnt wird.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, woselbst auch der Taritnachtrag erhältlich ist.

Erfurt, den 14. Juli 1891. (1422)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Am 20. Juli d. J. treten für die Beförderung von Nessel, Garnen (Twisten) aller Art in Wagenladungen folgende Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

Zwischen Hof (Sächs. St. B.) und	Frachtsätze für 100 kg in Mark	
	7a	7b
	für Wagenladungen von	
	5 000 kg	10 000 kg
Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin		
Langenbielau	2,50	2,20
Ober-Langenbielau . . .	2,52	2,22

Dresden, am 16. Juli 1891. (1423)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutscher Eisenbahnverband, Gütertarif Theil II Heft Nr. 1 (Bayern-Elsass) vom 1. Mai 1882. Mit sofortiger Gültigkeit wird die Bayerische Station Altenstadt in den Ausnahmetarif Nr. 9 für Thomasschlacken mit folgenden Frachtsätzen aufgenommen:

Von Diedenhofen 452 km 1,11 ℳ für 100 kg,

von Dudelingen Werk 479 km 1,17 ℳ für 100 kg,

von Hagendingen 464 km 1,14 ℳ für 100 kg.

München, den 15. Juli 1891. (1424)

Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Tarifheft 2 betr. Am 1. August d. J. kommen die nachverzeichneten Frachtsätze des Ausnahmetarifes 20 für Steine des Spezialtarifes III zur Einführung:

Groschlattengrün-Riesa-Elbkai 0,57 ℳ für 100 kg,

Markt-Redwitz-Riesa-Elbkai 0,55 ℳ für 100 kg,

Röslau-Riesa-Elbkai 0,53 ℳ für 100 kg.

Dresden, den 16. Juli 1891. (1425)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Allen Denjenigen, welche in der Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1891 mindestens 600 000 kg Eisen und Stahl des Spezialtarifs II von Zwickau im direkten Verkehre nach den nachstehend genannten Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen zur Beförderung bringen, vergüten wir gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe folgende Beträge:

a) im Verkehre nach Berlin (Anhalt-Dresdn. Bhf.) 0,04 ℳ für 100 kg,

b) im Verkehre nach Berliner (Stettiner Bhf.), Lagerhof b. Gesundbrunnen, Wedding und Wilmersdorf-Friedenau 0,01 ℳ für 100 kg.

Dresden, am 15. Juli 1891. (1426)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Für den **Westdeutschen Verband** und den **Verkehr mit Frankfurt a/M. und vorgelegenen Stationen der Direktionsbezirke Hannover und Frankfurt** kommt unter Aufhebung der bezüglichen Tarife vom 15. Mai 1886 mit dem 1. September d. J. ein neuer Seehafen-Ausnahmetarif zur Einführung, durch welchen ausser vereinzelten mit Frachterhöhungen verbundenen Berichtigungen mehrfache Frachtermässigungen eintreten. Der neue Tarif ist voraussichtlich vom 10. August d. J. ab in den Tarifstationen einzusehen, daselbst auch käuflich zu beziehen.

In der Zwischenzeit ertheilt unser Tarifbüreau auf etwaige Anfragen im Einzelfalle Auskunft.

Hannover, den 18. Juli 1891. (1427)

Königliche Eisenbahndirektion.

Galizisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Heft 2. Die im Verkehre zwischen Szczakowa, Station der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und den Leipziger Bahnhöfen bestehenden Ausnahmefrachtsätze für Zinkweiss (Ausnahmetarif 15) werden mit dem 31. August d. J. aufgehoben.

Breslau, den 18. Juli 1891. (1428)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oldenburgische Staatsbahn. Am 1. August d. J. gelangt für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch), der Dortmund-Gronau-Enscheder, der Georgs-Marienhütten-Eisenbahn, den auf Deutschem Gebiete gelegenen Stationen Bentheim, Gildehaus und Schüttorf der Niederländischen Staats- und Birten, Goch, Hassum, Pr. Uedem und Xanten der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn einerseits und Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahnen andererseits ein neuer Tarif zur Ausgabe.

Durch denselben wird der Tarif für den genannten Verkehr vom 1. Juli 1887 nebst den dazu erschienenen Nachträgen aufgehoben.

Eine Erhöhung der bisher bestandenen Frachtsätze wird durch den neuen Gütertarif nicht herbeigeführt, für einzelne Stationsverbindungen tritt eine geringe Frachtermässigung ein.

Der Tarif ist demnächst bei den betheiligten Güterabfertigungen käuflich zu haben, bis dahin ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung nähere Auskunft.

Oldenburg, den 14. Juli 1891. (1429B)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Braunkohlenverkehr mit Niederland. Am 1. August d. J. treten zu den Ausnahmetarifen vom 1. Januar 1889 folgende Nachträge in Kraft:

1. Nachtrag 3 zum Ausnahmetarif für Sendungen von 10 000 kg;
2. Nachtrag 2 zum Ausnahmetarif für Sendungen von 50 000 kg.

Dieselben enthalten Aufnahme der Station Kierberg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) in den Verkehr, sowie theilweise ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der Holländischen Bahn und Berichtigungen der Haupttarife. Soweit durch die Berichtigungen der Haupttarife Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen bezüglichen Sätze noch bis zum 15. September d. J. bestehen.

Köln, den 16. Juli 1891. (1430)

Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zum Tarife für den Güterverkehr Basel Bad. Bahnhof - Ostschweiz ist der VII. Nachtrag und zum Tarife für den Güterverkehr Waldshut - Ostschweiz der VIII. Nachtrag erschienen, beide gültig vom Tage der (voraussichtlich am 1. August l. J. erfolgenden) Betriebseröffnung der Linie Dielsdorf-Niederweningen der Schweizerischen Nordostbahn.

Diese Nachträge enthalten die Frachtsätze für die Stationen Niederweningen, Schöfflisdorf und Steinmaur der vorgenannten Neubaustrecke.

Karlsruhe, den 17. Juli 1891. (1431)
Generaldirektion.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr. Am 1. August d. J. tritt ein neuer Tarif nebst Anhang in Kraft, durch welchen der Tarif vom 1. Januar 1888 nebst Nachträgen, sowie der Tarifanhang vom 15. Oktober 1890 nebst Nachtrag I aufgehoben werden.

Der neue Tarif nebst Anhang bringt im allgemeinen erhebliche Ermässigungen, bei einzelnen Stationen aber auch Frachterhöhungen.

Die letzteren treten erst am 16. September 1891 in Wirksamkeit. Bis zu diesem Zeitpunkte behalten auch die seitherigen Frachtsätze für die Station Wurzmes der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, welche ohne Ersatz aufgehoben werden, Gültigkeit. In den Tarif sind die Stationen Krupa und Renc der Buschtêhrader Eisenbahn und Schöna der Sächsischen Staatsbahn, letztere jedoch erst mit Gültigkeit vom Tage der Eröffnung für den allgemeinen Güterverkehr an neu aufgenommen worden.

Abdrücke des Tarifs und Anhangs sind durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen zu beziehen.

Dresden, den 16. Juli 1891. (1432)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbandsverkehr. Am 20. Juli d. J. treten Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6a und 6b (Europäisches Holz) für den Verkehr zwischen Bleistedt (B. E. B.) einerseits und Oelsnitz i. Erzgebirge, sowie Zwickau i. Sachsen andererseits in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 13. Juli 1891. (1433)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Süddeutscher Verkehr zwischen Deutschen Bahnen, Gütertarif Theil II Heft Nr. 1 vom 1. Mai 1882 (Bayern-Elsass-Lothringen). Der Ausnahmetarif Nr. 7 für bestimmte Stückgüter wird auf sämmtliche Artikel (auch Metall- und Holzwaaren) ausgedehnt, welche in den Ausnahmetarif Nr. 1 der Lokaltarife für die Kgl. Bayerischen Staatsbahnen und die Eisenbahnen in Elsass-Lothringen eingereiht sind. Für die Frachtberechnung und Anwendung des Tarifes gelten die in den erwähnten Lokaltarifen enthaltenen Bestimmungen.

München, den 14. Juli 1891. (1434)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Gr. Bad. Staatseisenbahnen. Das auch für den Verkehr zwischen Basel Bad. Bhf. einerseits und Schweizerischen Stationen andererseits gültige „Transportreglement der Schweizerischen Eisenbahnen vom 1. Juli 1876“ ist mit Gültigkeit vom 1. August 1891 in neuer Auflage erschienen, durch welche die Ausgabe vom 1. Juli 1876 nebst den dazu erschienenen Nachträgen I—X aufgehoben und ersetzt wird.

Exemplare der Neuauflage können zum Preise von 40 ₰ von dem diesseitigen Gütertarifbüreau bezogen werden.

Karlsruhe, den 15. Juli 1891. (1435)
Generaldirektion.

Die Reichsbahn-Station Rosheim wird mit dem 25. d. Mts. in den direkten Güter- etc. Verkehr des Westdeutschen Verbandes einbezogen.

Näheres ist in den Verbandsstationen zu erfahren.

Hannover, den 13. Juli 1891. (1436)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Am 1. August d. J. gelangt der Nachtrag V zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und Thieren zur Einführung, welcher eine Ergänzung der Zusatzbestimmung zu § 40 des Betriebsreglements sowie anderweite Bestimmung über die Frachtberechnung für Kleinvieh in Wagenladungen enthält. Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsstationen, woselbst auch der Tarifnachtrag erhältlich ist.

Erfurt, den 14. Juli 1891. (1437)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Im Verkehr zwischen Basel Centralbahnhof einerseits und den Stationen der Badischen Eisenbahnen, der Bodensee - Uferstationen sowie der Station Friedrichsfeld, Main - Neckarbahn andererseits werden mit Wirkung vom 1. August l. J. ab die im Ausnahmetarif Nr. 5 näher bezeichneten Metalle, Metall- und Holzwaaren in das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs Nr. 6 aufgenommen.

Der Ausnahmetarif Nr. 5 sammt Frachtsätzen wird daher auf den genannten Zeitpunkt aufgehoben.

Karlsruhe, den 16. Juli 1891. (1438)
Generaldirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Holzverkehr. Vom 1. August d. J. ab wird die Station Brück a. d. Ahr mit den um 28 km und 0,08 ℳ, Dümpelfeld mit den um 35 km und 0,10 ℳ und Hönningen a. d. Ahr mit den um 31 km und 0,09 ℳ für 100 kg erhöhten Frachtsätzen der Station Remagen in den oben bezeichneten Verkehr aufgenommen.

Köln, den 16. Juli 1891. (1439)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Mit Wirkung vom 20. Juli d. J. wird der Ausnahmetarif für geringwerthige Massenartikel (Nr. 6) in unserem Lokal-Güterverkehr auf den Artikel „Scheideschlamm von der Zuckerfabrikation (Presssschlamm, Scheidekalk, Saturationsschlamm)“ ausgedehnt, und die Ziffer 3 des zugehörigen Waarenverzeichnisses, wie folgt, abgeändert: „Kartoffeln, auch Abfallwasser bei der Kartoffelstärkefabrikation (Pülpe).“

Strassburg, den 14. Juli 1891. (1440)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 2. Am 20. Juli d. J. kommen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 4 für Stammholz zwischen den Bayerischen Stationen Kirchseeon und Schwaben einer- und Schleiz andererseits, sowie des Ausnahmetarifes 6 für Schleifholz zwischen München (Ostbahnhof) einer- und Chemnitz, Gröditz, Mügeln b. Pirna und Niederwiesa andererseits zur Einführung, über deren Höhe die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft ertheilen.

Dresden, den 18. Juli 1891. (1441)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Thüringisch - Bayerischer Güterverkehr. Am 1. August d. J. treten für die Stationsverbindungen Kirchseeon-Mühlhausen (Thüringen) und -Triptis sowie Schwaben-Triptis und Schweinfurt-Oberröblingen a. d. H. Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 (für Europäisches Stammholz etc.), ferner für Engelmannsreuth-Merseburg sowie für Kirchseeon und Schwaben einerseits im Verkehr mit Jena Saalb. und W. G. B., Naumburg an der Saale und Schwarza andererseits Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4 (für Schleifholz) in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft ertheilen.

Erfurt, den 18. Juli 1891. (1442)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Lokal - Gütertarif des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin. An Stelle der durch Nachtrag I zum Lokal-Gütertarif des Direktionsbezirks Berlin am 15. d. Mts. zur Einführung gelangten Entfernungen für die Haltestelle Dolgelin treten im Verkehr mit den Stationen der Strecken Schönewalde - Cottbus - Zittau, -Cottbus-Grossenhain C. G. und Lübbenau-Kamenz in Sachsen, sowie Moys b. Görlitz und Nicolausdorf anderweite, um 2—10 km erhöhte Entfernungen mit Gültigkeit vom 5. September d. J. ab in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau hierselbst, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 16. Juli 1891. (1443 MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Steinkohlen- etc. Verkehr in Sendungen von mindestens 50 000 kg von den Rheinisch - Westfälischen Kohlen - Versandstationen nach Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Hannover und der Farge-Vegesacker Eisenbahn. Mit dem 1. August 1891 tritt ein neuer Ausnahmetarif für den vorgenannten Verkehr in Kraft, durch welchen die bezüglichen Ausnahmetarife vom 1. Januar 1888 für den Verkehr nach Bremen, Bremerhafen etc. (Sendungen zur überseeischen Ausfuhr etc. und für den Ortsverkehr) und für den Verkehr nach den Stationen der Strecke Harburg-Uelzen, sowie der Ausnahmetarif vom 1. November 1887 für den Rheinisch-Niederdeutschen Eisenbahnverband bezüglich der Frachtsätze für die Stationen der in den Direktionsbezirk Hannover übergegangenen früheren Unter-Elbeschen Eisenbahn ersetzt und aufgehoben werden.

Abdrücke des neuen Ausnahmetarifs sind bei den Güter - Abfertigungsstellen zu 0,40 ℳ das Stück zu haben.

Köln, den 18. Juli 1891. (1444)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Holzverkehr. Vom 20. d. Mts. treten direkte Frachtsätze für die Station Wernfeld der Bayerischen Staatsbahnen im obenbezeichneten Verkehre in Kraft.

Die betheiligten Güter - Abfertigungsstellen ertheilen nähere Auskunft.

Köln, den 18. Juli 1891. (1445)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahn-Verband. Frachtnachlässe für Holztransporte von Barcs. Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1891 bis 31. Dezember 1891 werden für Sendungen von Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Schwellen und Fassdauben ab Barcs transit, mit Wasserprovenienz folgende ermässigte Frachtsätze beziehungsweise Frachtnachlässe im Rückvergütungswege gewährt, und zwar:

nach	Tarif, auf welchen sich das Zugeständniss bezieht	zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatz
Wien (Matzleinsdorf)	Ausnahmetarif für Holz von Südbahn-Stationen nach Wien (Matzleinsdorf) vom 15. Juli 1890	55,25 kr. Oe. W. Noten pro 100 kg inkl. Mgb. und inkl. 5 % Ungarischer Steuer	—
Peri	Tarif für den Oesterreich.-Ungarisch-Italienisch. Güterverkehr vom 1. Oktober 1887	21,64 Frcs. pro Tonne = 1000 kg	—
Passau	Lokaltarife	80 kr. Oe. W. Noten pro 100 kg inkl. Mgb. und inkl. 5 % Ungarischer Steuer	—
Stationen der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Prov. Ausnahmetarif für Holz im Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverbande vom 20. Mai 1888	—	0,40 ℳ pro 100 kg
den im Oesterr.-Ungarisch-Süddeutschen Verbandstarife, Theil IV, Tarifheft Nr. 2 enthaltenen ausländischen Stationen, ferner nach Konstanz und Singen	Oesterr.-Ungar.-Süddeutscher Verbandstarif, Theil IV, Tarifheft Nr. 2 vom 1. Oktober 1887 bezw. Oesterr.-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischer Verbandstarif, Theil II, Heft 2, vom 1. September 1886	—	0,35 ℳ pro 100 kg
den im Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Verbandstarife, Theil IV, 2. Heft, enthaltenen Stationen, ferner nach Basel und Schaffhausen	Oesterr.-Ungar.-Schweizerischer Verbandstarif, Theil IV, 2. Heft, vom 1. März 1890, bezw. Oesterr.-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischer Verbandstarif, Theil II, Tarifheft Nr. 2, vom 1. September 1886	—	35 Centimes pro 100 kg
Stationen der Französischen Ostbahn	Oesterr.-Ungarisch-Französischer Verbandstarif, Theil IV, Heft 2, vom 15. November 1890	—	4,50 Frcs. pro Tonne = 1000 kg

Diese Frachtbegünstigungen finden bei Auflieferung eines Minimalquantums von 1000 Wagen während der Begünstigungsdauer, sowie bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen beziehungsweise unter Einhaltung der in vorbezeichneten direkten Tariten enthaltenen Bestimmungen Anwendung.

Die Sendungen müssen nachweislich zu Wasser in Barcs einlangen.

Ausgeschlossen vom Genusse der ermässigten Frachtsätze sind solche Sendungen nach der Schweiz, Bayern, Süddeutschland, Frankreich, Wien und Peri, welche von Jassenovac, Brod, Bosna-Brod, Samac, Gunja-Brcka und Mitrowitz stammen, ferner Sendungen nach Bayern und Wien, welche von Essegg proveniren.

Der vorstehend bezeichnete Frachtsatz für Wien findet auf Holztransporte nach der Schweiz und Bayern, sowie darüber hinaus nicht Anwendung.

Der Frachtsatz für Peri gelangt nur für Sendungen zur Anwendung, welche nach westlich der Linie Padua-Bologna-Spezia gelegenen Stationen bestimmt sind.

Die Liquidirung erfolgt gegen auf die schliessende Firma als Aufgeberin lautende Aufgaberezepisse und den Wassertransport nachweisende Original-Schiffspapiere, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen.

Soweit die Begünstigung ab Barcs nach Wien transit Anwendung findet, werden bei Benutzung direkter Auslandstarife, in welchen Routenvorschrift den Parteien nicht gestattet ist, die sich bei Reexpedition in Wien jeweilig ergebenden Gesammtfrachtsätze auch dann gewährt, wenn bahnämtlich die Instradirung nicht über Wien, sondern über eine andere Route erfolgt.

Wien, im Juli 1891. (1446)

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Tarif für Regiekohlen-Sendungen der Königl. Sächs. Staatsbahnen. (Einführung eines neuen Tarifes.) Mit Gültigkeit vom 1. August 1891 tritt ein neuer Tarif für Regiekohlen-Sendungen der Königl. Sächs. Staatsbahnen nach Bodenbach etc. in Kraft, welcher gegenüber dem bisherigen Tarife vom 1. März 1888 wesentliche Ermässigungen der Frachtsätze und ausserdem neue Frachtsätze von Stationen der a. pr. Buschtêhrader Eisenbahn enthält.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen, sowie durch die betheiligten Stationen zum Preise von 5 kr. für das Stück erhältlich.

Teplitz, am 17. Juli 1891. (1447)

Die Direktion der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

K. K. Oesterr. Staatsbahnen. Einführung des I. Nachtrages zum Lokal-Gütertarif Theil II Heft 1 und 2. Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. gelangt zum Lokal-Gütertarif Theil II der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, Heft 1 und 2 je ein Nachtrag I zur Einführung.

Der Nachtrag I zu Heft 1 enthält den Tarif und Kilometerzeiger für die neu zu eröffnende Lokalbahn Schwarzenau-Waidhofen an der Thaya, welcher vom Tage der Betriebseröffnung dieser Lokalbahn in Wirksamkeit tritt.

Ausserdem enthält der Nachtrag I zu Heft 1 noch Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes.

Der Nachtrag I zu Heft 2 enthält Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes.

Wien, am 18. Juli 1891. (1448)

Die K. K. Generaldirektion.

---

3. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Mit dem 1. August 1891 kommen für den Direktionsbezirk Bromberg zur Einführung:

1. der Nachtrag 3 zum Lokal-Personentarif,
2. der Nachtrag I zum Binnen-Gütertarif,
3. an Stelle des bisherigen Kilometerzeigers vom 1. April 1888 nebst Nachträgen ein neuer Kilometerzeiger zur Berechnung der Preise für die Beförderung von:
   a) Personen und Reisegepäck,
   b) Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren,
   c) Eil- und Frachtgütern.

Dieselben können durch die Fahrkarten-Ausgabestellen unseres Bezirks bezogen werden und enthalten:

1. Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Neubaustrecke Labiau-Heinrichswalde.
2. Abgekürzte Entfernungen für die Stationen der Strecke Heinrichswalde-Tilsit-Memel.
3. Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Strecke Altdamm-Gollnow-Wollin/Cammin i. Pm.; dieselben treten erst mit dem Tage der Betriebseröffnung auf der Neubaustrecke Gollnow - Wollin/Cammin i. Pm., welcher Termin noch besonders bekannt gemacht wird, in Kraft.
4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse einzelner Haltestellen. Die für die Haltestelle Sehlen z. Zt. bestehenden Beschränkungen in der Güterabfertigung kommen erst mit dem 1. September d. J. in Wegfall.
5. Eröffnung der Haltestelle Jecksterken für den Eil- und Stückgutverkehr.
6. Einrichtung neuer Güternebenstellen und die für dieselben vorgesehenen Lieferfristzuschläge.
7. bereits früher veröffentlichte Tarifänderungen.

Der neue Kilometerzeiger bringt neben vielfachen Ermässigungen auch theilweise geringfügige Erhöhungen, welche erst mit dem 15. September 1891 in Kraft treten.

Bromberg, den 14. Juli 1891. (1449)

Königliche Eisenbahndirektion.

Der nach unserer Bekanntmachung vom 27. Mai d. J. mit dem 1. Juni d. J. für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut, Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Gütern auf der an diesem Tage in unsere Verwaltung übergegangenen schmalspurigen Eisenbahn von Lützelburg nach Pfalzburg in Geltung getretene besondere Lokaltarif

ist ausgegeben worden. Verkaufspreis 20 ₰.

Strassburg, den 15. Juli 1891. (1450)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

4. Verdingungen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Ausschreibung auf Lieferung von Schienen. Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von 5959 t 134 mm hohen Flussstahlschienen.

Angebote, mit entsprechender Aufschrift versehen, sind bis spätestens zum Verdingungstermine am Donnerstag, den 30. Juli 1891, Vormittags 11 Uhr, versiegelt und postfrei an das unterzeichnete Büreau hier, Brüderstrasse 36, einzureichen. Die Lieferungsbedingungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von 50 ₰ in Postmarken à 10 ₰ unfrankirt entnommen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 19. Juli 1891. (1451)
Materialienbüreau.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Verdingung der Lieferung von 150 Satz Normalachsen mit Speichenrädern für Eisenbahnwagen in 2 Loosen.

Termin am 5. August d. J., Vormittags 11½ Uhr, im unterzeichneten Büreau, an welches auch die Angebote, gehörig verschlossen und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Radsätzen" versehen, postfrei bis zu obigem Zeitpunkte einzusenden sind.

Der Ausschreibung liegen die durch die Regierungs-Amtsblätter bekannt gegebenen Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 zu Grunde.

Die Verdingungsunterlagen können im unterzeichneten Büreau während der Geschäftsstunden eingesehen oder ebendaher gegen portofreie Einsendung von 60 ₰ unfrankirt bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Erfurt, den 14. Juli 1891. (1452)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Verdingung von Heizkörpern und patentgeschweissten Rohren nebst Ueberschraubmuffen zur Dampfheizungs-Einrichtung von Lokomotiven, Tendern und Wagen. Im Wege der öffentlichen Ausschreibung sollen Heizkörper und patentgeschweisste Rohre nebst Ueberschraubmuffen zur Dampfheizungs-Einrichtung von Lokomotiven, Tendern und Wagen in 16 Loosen und zwar:

- 1838 Heizkörper verschiedener Art in 7 Loosen,
- 3020,5 lfde Meter patentgeschweisstes Heizrohr (bestimmte Längen) in 3 Loosen,
- 8461 lfde Meter patentgeschweisstes Dampfleitungsrohr verschiedener Durchmesser (handelsüblich grösste Längen) in 6 Loosen,
- 1250 Stück Ueberschraubmuffen verschiedener Art in 1 Loose

beschafft werden. Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen in dem unterzeichneten Büreau von 9 bis 12 Uhr Vormittags zur Einsicht aus und werden von demselben gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ in baar portopflichtig abgegeben. Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Heizkörpern und patentgeschweissten Röhren" zu dem auf Montag, den 3. August 1891, Vormittags 11 Uhr anberaumten Termine an das unterzeichnete Büreau, Brüderstrasse 36, einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 11. Juli 1891. (1453)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Für die Werkstätten der Königl. Sächsischen Staatseisenbahnen soll die Lieferung von

- ca. 50000 kg doppeltgekochtem Leinölfirniss und
- „ 3000 „ Russisch. Talg

für das zweite Halbjahr 1891 vergeben werden.

Lieferungsbedingungen hierzu können gegen vorherige postfreie Einsendung von 20 ₰ Schreibgebühren sowie 20 ₰ Porto von der Magazin-Hauptverwaltung hier bezogen werden.

Lieferungsangebote sind bis 25. Juli 1891, Abends 6 Uhr, an die genannte Stelle einzureichen.

Chemnitz, den 16. Juli 1891. (1454JC)
Maschinen-Hauptverwaltung
der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen.

Verdingung von Ausrüstungsgegenständen zur Dampfheizungs-Einrichtung von Lokomotiven, Tendern und Wagen. Im Wege der öffentlichen Ausschreibung sollen Ausrüstungsgegenstände zur Dampfheizungs-Einrichtung von Lokomotiven, Tendern und Wagen in 19 Loosen und zwar:

- 18 Dampfentnahmeventile zu Lokomotiven nebst Zubehör in 1 Loose,
- 18 Rohrkuppelungen an Lokomotiven in 1 Loose,
- 51 Hähne zu Schlusswagen in 1 Loose,
- 1238 Regulirhähne verschiedener Art in 3 Loosen,
- 369 Stellvorrichtungen in 1 Loose,
- 240 Satz Verbindungsstücke zu Heizschlangen in 1 Loose,
- 4276 Tragfüsse verschiedener Art in 7 Loosen,
- 5729 Anschlussflansche verschiedener Art in 4 Loosen

beschafft werden. Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen in dem unterzeichneten Büreau von 9 bis 12 Uhr Vormittags zur Einsicht aus und werden von demselben gegen postfreie Einsendung von 2 ℳ in baar portopflichtig abgegeben. Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Ausrüstungsgegenständen zur Dampfheizung" zu dem auf Montag, den 3. August 1891, Vormittags 10 Uhr anberaumten Termine an das unterzeichnete Büreau, Brüderstrasse 36, einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 11. Juli 1891. (1455)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

---

5. Verkauf von Altmaterialien.

Oberhessische Eisenbahnen. Es wird beabsichtigt, ausgeschiedene Akten etc. in ungefährem Gewichte von 3500 kg und ausserdem etwa 1000 kg gebrauchte Fahrkarten, ferner alte noch brauchbare Einbanddecken von Büchern unter den bei unserer Kanzlei zu erfahrenden Bedingungen zu verkaufen. Angebote sind bis zum 30. l. M. Vormittags 11 Uhr bei uns einzureichen.

Giessen, den 15. Juli 1891. (1456)
Grossherzogliche Direktion.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Büsscher & Hoffmann

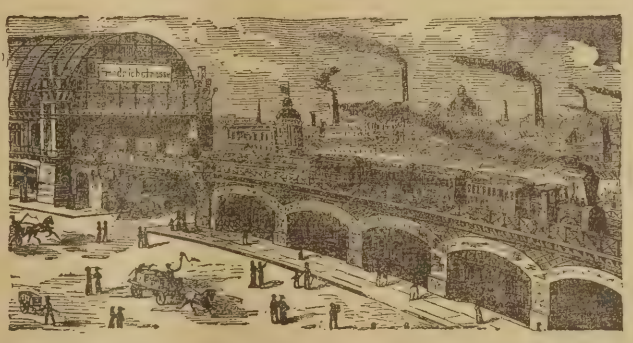
Eberswalde, Halle a. d. S., Strassburg i. E., Mariaschein i. Böhm.

Filiale: Breslau, Flurstrasse 9.

Einf. und Doppel-Pappdächer; Kiespappdächer; Holzcementdächer.

Guss-Asphalt. — Asphalt-Platten. — Fertige Isolirungen etc.

Berliner Stadt-Eisenbahn-Viaduct.



Abdeckung der Gewölbe von Festungen, Brücken, Kellereien u. s. w.

Mittelst unserer Asphaltfilzplatten 100000 qm Gewölbefläche isolirt.

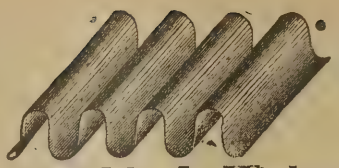
Unsere **Asphaltfilzplatten**, bestehend aus Asphaltschichten mit langfaseriger Einlage, sind das Sicherste und Beste der zur Zeit bekannten Isolirungen und seit langer Zeit zur Abdeckung der Gewölbe von Festungsbauten, Kellereien und namentlich Eisenbahnbrücken p. p. in ausgedehntestem Maasse und mit vorzüglichem Erfolge auch da angewandt, wo sich andere Isolirungen — Gussasphalt, Cement etc. — als unwirksam erwiesen.

Gebrauchte, noch gut erhaltene
Gütereisenbahnwagen
von 200 Ctr. Tragfähigkeit, suchen zu kaufen
Bremer Oelfabrik
BREMEN.

Wer durch einen Anstrich mit
Carbolineum
sicheren u dauernden Schutz d. Holzes erzielen will, wähle **nur** die echte, seit 16 Jahren bewährte Originalmarke
Avenarius
D. R.-Patent No. 46021.
Prospekte und Nachweis nächstgelegener Fabrikniederlagen durch R. Avenarius & Co., Stuttgart & Hamburg.

Ein energischer, sehr erfahrener, im gesetzten Alter befindlicher **betriebsmaschinentechnischer kgl. Eisenbahnbeamter,** der seit 10 Jahren den Betrieb von 90 Locomotiven mit Zubehör leitet, mit den einschläglichen schriftlichen Arbeiten vertraut, **sucht** Umstände halber anderweitige **geeignete Stellung.** Näheres unter V. 1622 an Rudolf Mosse, Mannheim.

olumbus-Freitreppe
D. R. P.
Columbus- Perron und Trottoir aus Eisen, für Gärten, Wege, Böschungen, Dämme; besonders vortheilhaft für Anlagen in aufgeschüttetem Boden; haltbarer, schöner, 33 % billiger als Steintreppen. Ill. Preisliste kostenfrei.
Richard Hermanns & Co., Elberfeld.

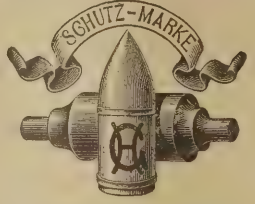


Wilh. Tillmanns,
Remscheid,

Wellblech-Walzwerk, Verzinkerei und **Anstalt** für **Eisenbauten.**
Ausführung von vollständigen eisernen Bauwerken jeder Art; Bogen- und Satteldächern bis zu den grössten Spannweiten; feuersicheren Deckenconstructionen etc. etc.

Rudolf Weber, Haynau i/Schlesien
empfiehlt seine anerkannt vorzüglichen
Eisenbahn-Blitz-Draisinen
neuester Construction.
Preis pro Stück 300 Mark.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin.
Kgl. Eisenbahn-Betriebsamt.
Stralsund, d. 23/10. 90.
An Herrn Rudolf Weber, Haynau i/Schl.
Auf das gefl. Schreiben v. 12/8. d. J. erwidern wir Ihnen ergebenst, dass die von Ihnen in diesem Jahre bezogenen 3 sogenannten Blitz-Draisinen sich bisher gut bewährt haben. Dieselben verbinden Leichtigkeit, Fahrsicherheit und bequemen Sitz mit leichter Transportfähigkeit. Wir halten diese Draisinen zur Benützung für Streckenrevisionen für wohl geeignet.
gez. Hoos.



GRUSONWERK
Magdeburg-Buckau

empfiehlt von seinen Fabrikations-Specialitäten für **Haupt- und Neben-Eisenbahnen, Strassenbahnen, Gruben-** und **Fabrikbahnen:**

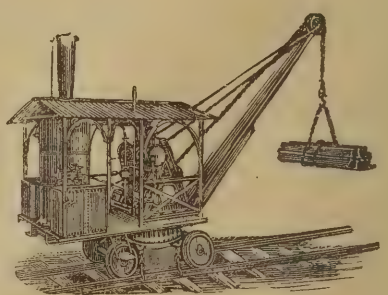
Hartguss-Herz- u. Kreuzungsstücke. Hartguss-Herzstücke mit ununterbrochener Schiene des Hauptgeleises (patentirt).

Hartgussweichen und Weichen mit Stahlzungen in jeglicher Construction für die verschiedensten und neuesten Strassenbahn-Schienensysteme nach vorhandenen zahlreichen Modellen. — Hartgussräder nach fast 700 Modellen, fertige Achsen mit Rädern u. Lagern. — Hartguss-Bremsklötze, Signalglocken, Perronglocken usw.

Ferner: Krahne jeder Art mit Hand-, Dampf- und hydraul. Betrieb, vollständige hydraulische Krahnanlagen, hydraulische Spills, selbstthätige Kipp-Vorrichtungen (System Rohde & Schmitz) usw.

Ausführliche Kataloge unentgeltlich und postfrei.

Mannheimer Maschinenfabrik Mohr & Federhaff, Mannheim
liefert als langjährige Specialität:
Krahnen und Hebevorrichtungen jeder Art.
Dampfkrahnen, Hydraulische Krahnen, Handkrahnen und electrische Krahnen,
Bockkrahnen, Laufkrahnen, Waggonkrahnen.
Patent-Sicherheits-Aufzüge
für Hand-, Dampf-, hydraulischen u. electrischen Betrieb, den neuesten Anforderungen entsprechend. (D. R.-P. 30391.)
Waagen mit und ohne selbstthätigen Billetdruckapparat.
Waggonwaagen, mit und ohne Geleisunterbrechung.
Gepäckzeigerwaagen,
Transportable Locomotiv-Controllwaagen.
Rootsgebläse, Feldschmieden, Schmiedeherde.
Materialprüfungsmaschinen. Zählapparate.



Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 57. **Zeitung des Vereins** 1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk.
pränumerando franklrt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 25. Juli 1891.

Dieser Nummer liegt Nr. 14 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Die Erfolge des Vizinalbahngesetzes in Belgien. (Schluss.)
Vereins-Mittheilungen:
Verzeichniss der auf den Vereinsbahnstrecken zulässigen grössten Radstände der Eisenbahnfahrzeuge.
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Vertagung des Reichsrathes.
Interpellations-Beantwortungen.
Verhalten d. Oesterr. Regierung zur Verstaatlichung der Ungarischen Linien der Oesterr.-Ungarischen Staatsbahn und die Pensionsfonds der Bahnen.
Die Konzessionirung der Vizinalbahnen in Ungarn.
Untersuchung der Tunnels.
Betreten von Tunnels und Bahnobjekten durch die K. K. Gendarmerie.
Ertheilungen v. Vorkonzessionen in Oesterreich.
Beförderung des Reisegepäckes von den Bahnhöfen in die Wohnungen und umgekehrt.
Brückenrevisionen in Oesterr.
Verstaatl. der Ungar. Linien der Oesterr.-Ungar. Staatsbahn.
Umwandlung der Dux-Bodenbacher Prioritäten.
Investitionsanleihe der Südnorddeutschen Verbindungsbahn.
Gebühr für Schutzdecken; Inhalt d. Frachtbriefs (Schiedsspruch).
Bosnisch-Herzegowin. Staatsb.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Reform der Personentarife für die Lokalbahnen.
Generalversammlungen der:
Lokalb. Grosswardein-Belényes-Vaskóh,
Mátráer Lokalbahn,
Lokalb. Fehring-Fürstenfeld,
Lokalb. Potscherad-Wurzmes.
Konstituirung der Lokalb.-Ges. Fürstenfeld-Hartberg.
Börsenbericht.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnung von Strecken.
2. Güterverkehr.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Die Erfolge des Vizinalbahngesetzes in Belgien.

(Schluss aus Nr. 56.)

Werfen wir nach diesen allgemeinen statistischen Betrachtungen nunmehr einen Blick auf die technische Anlage im Besonderen und auf die Konstruktion des Betriebsmaterials, so bietet zunächst der Oberbau der Vizinalbahnen insofern allgemeineres Interesse, als neben dem Systeme von breitbasigen Schienen auf hölzernen Querschwellen auch drei verschiedene Systeme mit eisernen Querschwellen versuchsweise zur Anwendung gelangten, und zwar:

System Demerbe auf 500 m, System Bernard in gepflasterten Strassen auf 750 m und System Willemin auf 14 km Länge. Ueber das erstgenannte System, System Demerbe, äussert sich der Bericht über das Jahr 1889 folgendermaassen: „Die Bettung des Geleisestückes nach dieser Anordnung, welche auf unseren Linien von Mons angewandt wurde, hat dahin eine Umgestaltung erfahren, dass der mit Eisenstückchen vermengte Sand durch Schlegelschotter ersetzt wurde. Seit dieser Zeit ist die Stabilität des Geleises eine bessere. Wir haben jedoch einer neuerlichen Anwendung dieses Systems vollständig entsagt; dasselbe scheint mehr für Pferdebahnen geeignet, bei denen es schon wegen der für die Erhaltung des Pflasters günstigen Form der Schiene bessere Resultate liefert.“ Das System Bernard, das seit Oktober 1887 verlegt ist, hat sich für die spezielle Anwendung in gepflasterten Strassen, wie die bisherigen Erfahrungen zeigen, sehr geeignet erwiesen. Die günstigsten Ergebnisse wurden mit der Anordnung Willemin's erzielt, bei welcher die Querschwellen aus zwei neben einander gestellten und mit einander entsprechend verbundenen ⌐⌙-Eisen bestehen, so dass sie die Form eines rechtwinkligen Troges erhalten; die Schienen sind auf Stühlen befestigt, welche in den Schwellen gleichsam eingelagert und mit ihnen verbunden sind.*) Trotz des grossartigen Verkehres, der z. B. auf einer der Linien täglich 54 Züge umfasst, und trotz der bedeutenden Inanspruchnahme durch das sehr schwere Strassenfuhrwerk, das mit Vorliebe die Schienenstränge befährt, ist die Stabilität der Geleise eine ganz vorzügliche und beschränken sich die nothwendigen Erhaltungsarbeiten auf ein sehr geringes Maass. Die Verwaltung spendet dem Systeme auch in jedem Berichte vollste Anerkennung.

Das Betriebsmaterial der Vizinalbahngesellschaft umfasst 169 Lokomotiven, 482 Personenwagen und 1045 Güter- und Gepäckwagen im Gesammtwerthe von 6 883 843, 49 Francs. Die mittlere Ausgabe für 1 km Bahnlänge beträgt sonach

*) Eine nähere Beschreibung dieses höchst beachtenswerthen Systems befindet sich in den „Eisenbahntechnischen Mittheilungen von der Weltausstellung in Paris“ von Alfred Birk („Wochenschr. d. Oesterr. Ing.- u. Arch.-Ver.“ 1889, S. 307.)

9 323 Frcs., in Bezug auf das ganze Netz standen zu Ende des Jahres 1890 im Dienste:

1 Lokomotive	für	4,676 (4,528*)	km Hauptgeleise
1 Personenwagen	„	1,587 (1,528)	„ „
1 Gepäckwagen	„	6,895 (6,687)	„ „
1 Güterwagen	„	0,819 (0,962)	„ „

Auf den Belgischen Hauptbahnen stellte sich das Verhältniss folgendermaassen:

1 Lokomotive	für	1,724 (1,575)	km Geleise
1 Personenwagen	„	0,931 (0,966)	„ „
1 Gepäckwagen	„	2,583 (2,598)	„ „
1 Güterwagen	„	0,077 (0,077)	„ „

Von den Lokomotiven sind 3 für die Vollspur, 37 für die Spurweite von 1,067 m und 129 für die schmale Spurweite konstruirt. Die wichtigsten Dimensionen der schmalspurigen Lokomotiven, welche mit der Steuerung System Walschaert ausgerüstet sind, gibt die nachstehende Tabelle.

Ausmaasse der schmalspurigen Lokomotiven der Vizinalbahnen in Belgien.

Dienstgewicht . .	t	15	18	22	24	27	30
Leergewicht . . .	„	12,5	15,5	18	19,5	23	24
Grösste Breite der Lokomotive . . .	m	2,040	2,460	2,268	2,410	2,400	2,545
Grösste Länge zwischen den Buffern	„	5,588	6,202	6,340	6,400	7,040	6,400
Fester Achsenstand	„	1,800	1,800	1,800	2,000	2,000	1,800
Treibrad - Durchmesser	„	0,832	0,832	0,832	0,900	0,850	0,850
Heizfläche	m^2	18,60	34,00	34,50	36,50	48,00	50,00
Rostfläche	„	0,64	0,71	0,78	1,04	0,98	1,28
Kesseldampfdruck .	Atm.	12	10	12	12	12	12
Durchmesser des Dampfcylinders .	m	0,230	0,280	0,350	0,320	0,350	0,350
Kolbenhub	„	0,360	0,360	0,360	0,400	0,360	0,360
Länge der Pleuelstange	„	0,980	0,960	1,200	1,840	1,930	1,650
Stellung der Treibachse		in der Mitte	in der Mitte	in der Mitte	rückwärts	rückwärts	rückwärts
Fassungsraum für Wasser	m^3	1,500	2,350	2,350	2,350	2,400	3,000
Fassungsraum für Kohle	kg	400	500	600	600	600	600

Sehr bemerkenswerthe Versuche hat die Gesellschaft bereits seit dem Jahre 1888 mit folgenden 4 Bremssystemen durchgeführt: mit der Heberleinbremse, mit der Westinghousebremse, mit der Luftsaugebremse (System Körting) und mit der Vacuumbremse. Ueber die Ergebnisse dieser Versuche haben die Geschäftsberichte regelmässig Mittheilungen gebracht, aus denen nachstehendes Resumé geschöpft werden kann.

Die Heberleinbremse hat regelmässig funktionirt, sie erweist sich aber weniger wirksam als die gewöhnliche Schraubenspindelbremse. Die Körtingbremse ergab anfangs mancherlei Anstände, so dass sich die Erfinder bewogen fühlten, auf Grund der gemachten Erfahrungen die Konstruktion umzugestalten; nach Durchführung dieser Verbesserungen sollen mit der Bremse neue Versuche unternommen werden. Die Westinghousebremse und die Vacuumbremse haben als direkt wirkende Bremsen gute Resultate geliefert, so dass dieselben nunmehr in grösserem Umfange zur Anwendung gelangen. Was die Versuche mit derartigen selbstthätigen und kontinuirlichen Bremsen anbelangt, so boten dieselben hinsichtlich der Schnelligkeit und Sicherheit der Wirkung für beide Systeme die gleichen Ergebnisse; auch die Installationskosten variiren nur wenig. Der Verbrauch an Wasser und Brennstoff kommt bei der Vacuumbremse kaum in Betracht; dagegen wurden bei den ersten Anwendungen derselben verschiedene Konstruktionstheile wiederholt schadhaft, indem das Kondensationswasser in die Leitungsröhren eindrang und die Thätigkeit der Bremse behinderte; es ist jedoch gelungen, diese Unzukömmlichkeiten vollständig zu beseitigen. Da auch die Installation dieser Bremse sehr einfach ist und ihre Unterhaltungskosten sehr geringe sind, so hat sich die Gesellschaft, wie sie in ihrem letzten Geschäftsberichte ausspricht, in Interesse der guten Erhaltung ihres Materials entschlossen, die kontinuirliche und automatische Vacuumbremse auf allen jenen Linien anzuwenden, deren Neigungsverhältnisse die Anwendung eines derartigen Bremssystems erfordern.

Der Betrieb der einzelnen Vizinalbahnen wird nicht durch die Vizinalbahn-Gesellschaft ausgeübt, sondern an Unternehmer vergeben. Diese Betriebsverpachtung erfolgte anfangs in der Weise, dass dem Unternehmer vor allem eine feste Summe zugesichert wurde, welche annähernd die Betriebsauslagen darstellte. Infolge dessen erlosch das Interesse des Unternehmers an der Steigerung der Einnahmen, sobald diese eine gewisse Höhe erreicht hatten. Die Gesellschaft entschloss sich daher zu einer Abänderung dieser Verpachtungsweise und vergibt den Betrieb derzeit fast ausschliesslich auf Grund einer Tantieme, die in Prozenten der Roheinnahme zum Ausdruck kommt und deren Grösse mit der Zunahme der letzteren sich etwas verringert. Eine der wichtigsten Gründungen zum Betriebe der Vizinalbahnen hat im Jahre 1889 stattgefunden: es haben sich nämlich die mit Vollmachten versehenen Repräsentanten aller an dem Baue und Betriebe der Bahn von Houglede nach Thiel betheiligten Gemeinden zu einer Gesellschaft für den Betrieb dieser Linie vereinigt, so dass diese Gemeinden zugleich Eigenthümer und Miether sind, und es daher in ihrem ganz besonderen Interesse liegt alles aufzubieten, um die Rentabilität der Bahn zu erhöhen. Im Jahre 1890 haben sich ebenfalls zwei Gesellschaften zum Betriebe von Vizinalbahnen aus Repräsentanten der interessirten Gemeinden gebildet. Diese Thatsachen sprechen nicht nur dafür, dass die Erkenntniss von der Bedeutung des Vizinalbahnwesens für die Wohlfahrt des ganzen Landes und der einzelnen Gemeinden nunmehr auch in jene Kreise dringt, welche sich ihr in allen Ländern am längsten verschliessen, sondern sie bieten auch eine Gewähr für den entschiedenen Aufschwung des Nebenbahnwesens in Belgien.

Die Betriebseinnahmen beliefen sich im Jahre 1890 auf . . . . . 2 929 875,74 Frcs.

Hiervon entfielen:

auf Reisende	2 289 989,43 Frcs.
„ Gepäck	8 196,00 „
„ Güter und Diverses	631 690,31 „

Darnach stellt sich der Antheil der einzelnen Transportarten an dem Gesammtverkehre für das genannte Jahr folgendermaassen:

	Reisende	Gepäck	Güter
	78,16	0,28	21,55
und für die Jahre 1889 . . .	75,78	0,28	23,94
1888 . . .	80,20	0,40	19,40
1887 . . .	87,00	0,94	12,06
1886 . . .	92,20	1,15	6,65

Bemerkenswerth erscheint die grosse Steigerung des Güterverkehrs, der in den ersten Jahren des Bestandes der Gesellschaft nur einen bescheidenen Antheil des Gesammtverkehres ausmachte. Man darf vielleicht annehmen, dass der Personenverkehr einer mehr oder weniger konstant bleibenden Grenze zustrebt, während die Entwickelungsfähigkeit der Vizinalbahnen voraussichtlich im Güterverkehr liegt. Zur Hebung des letzteren ist neben der grösseren Beweglichkeit der Tarife — auf welche Frage wir noch zurückkommen werden — die Erleichterung des Verkehrs in den Anschlussbahnhöfen von besonderer Wichtigkeit; die Vizinalbahngesellschaft ist daher auch unermüdlich bestrebt, den Uebergangsverkehr der Güter nach Möglichkeit günstig zu gestalten.

Die kilometrischen Einnahmen betrugen durchschnittlich in den Jahren

1885	1886	1887	1888	1889	1890
2 754	4 749	4 187	4 341	4 121	3 887 Frcs.

Der Geschäftsbericht der Gesellschaft führt auch die jährlichen kilometrischen Einnahmen für jede einzelne Linie seit ihrer Betriebseröffnung an; daraus geht hervor, dass sich diese

*) Die in Klammern beigesetzten Zahlen bedeuten das jeweilige Verhältniss im Jahre 1889.

Einnahmen fast ausnahmslos gesteigert haben, dass mithin die Verminderung des oben citirten, aus den kilometrischen Einnahmen sämmtlicher Linien berechneten Durchschnittswerthes nicht in einer Verminderung des Erträgnisses der einzelnen Bahnen seinen Grund hat; dieser ist vielmehr in dem Umstande zu suchen, dass in den ersteren Jahren vorwiegend die besonders rentablen Linien gebaut wurden, in den letzteren Jahren aber auch Bahnen hinzugetreten sind, welche theils weniger erträgnissfähig sind, theils aber auch nur successive verkehrsreicher werden. Die bisher erreichte grösste kilometrische Jahreseinnahme betrug 25 794, die kleinste 1 891 Frcs.

Die Betriebsausgaben erreichten im Jahre 1890 die Höhe von 2 192 195,53 Frcs., d. i. 74,82 % der Gesammteinnahmen. Nachdem von den Zügen aller Linien 3 365 033,59 km durchlaufen wurden, entfallen für 1 Zugkm 0,65 Frcs. Betriebskosten; für 1 Betriebskm ergeben sich die letzteren zu 2 909 Frcs. gegenüber einer Einnahme von 3 887 Frcs. Der günstigste Prozentsatz zwischen Einnahmen und Ausgaben wurde auf der nur 3,10 km langen Vizinalbahn Quiévrain-Roisin-frontière erzielt, er beträgt 52,32; das ungünstigste Verhältniss zeigt die Linie Bourcy-Houffalize, auf welcher die Betriebseinnahmen um 34 % geringer sind als die Betriebsausgaben.

Die Unfallstatistik der Vizinalbahngesellschaft ist sehr eingehend durchgeführt und beweist, dass die zur Sicherung des Betriebes, der Reisenden und des Strassenverkehrs getroffenen Maassregeln vollkommen zweckmässig und ausreichend sind. Im Jahre 1890 wurden 16 Personen und zwar 5 Reisende, 3 Bahnbedienstete und 8 andere Personen verwundet, 1 Reisender und 12 andere Personen getödtet; nur in einem einzigen Falle — Zusammenstoss eines Zuges mit zwei beladenen Wagen — trifft mehr oder weniger den Bahnbetrieb selbst die Schuld; in allen anderen Fällen waren die Verwundungen oder Tödtungen nur die Folgen von Unachtsamkeit, Leichtsinn oder Trunkenheit der betreffenden Personen.

Wir wollen schliesslich noch mit einigen Worten der Tarifverhältnisse gedenken. Die Gütertarife sind bekanntlich auf Grund der durch die Konzessionsurkunde stipulirten Bedingungen festgesetzt. Es geschieht nun öfters, dass sich schon kurze Zeit nach der Betriebseröffnung einer Linie die eingehobenen Tarife zu hoch erweisen, um gewisse Transportgüter für die Bahn zu gewinnen, sei es nun, dass sich die bisherige Beförderungsmethode für das Publikum vortheilhafter zeigt als der Eisenbahntransport, oder dass die Fuhrleute ihre Preise kurz vor der Eröffnung der Bahn wesentlich reduzirt haben. „Es erscheint daher dringend geboten", — so äusserte sich hierüber der vorletzte Geschäftsbericht der Vizinalbahngesellschaft — „dass die Tarife der Vizinalbahnen eine gewisse Elastizität besitzen; es ist nothwendig, dass wir wenigstens dort, wo die Konkurrenz mit den Hauptbahnen vollkommen unmöglich ist, eine Reduktion der Tarife sogleich, wenn das Verlangen darnach rege wird und berechtigt erscheint, vornehmen können, ohne die Genehmigung der Regierung abzuwarten; wir haben thatsächlich in mehreren Fällen den Beweis, dass wir bei Beobachtung eines solchen Vorganges weit sicherer die Transporte erhalten würden, für welche die Vizinalbahn auf Grund der Konkurrenz des Strassenfuhrwerkes eben günstigere Preise bewilligen muss."

Durch die Starrheit der Gütertarife wird eben eine der wichtigsten Lebensadern der Nebenbahnen unterbunden; die Vizinalbahnen Belgiens theilen in dieser Beziehung nur das Loos der Nebenbahnen anderer Länder, wie dies u. a. aus dem vortrefflichen Werke Ziffer's über die Lokalbahnen in Galizien und der Bukowina*) hervorgeht. Die Erfahrungen, welche bei dem Betriebe dieser 352 km langen Lokalbahnen gewonnen wurden, drängen ebenfalls in ganz entschiedener Weise zu der energischen Forderung nach grösserer Beweglichkeit der Tarife und nach Abschüttelung aller büreaukratischen Organisation. Uebrigens hat die Belgische Regierung der Vizinalbahngesellschaft für gewisse Fälle und bestimmte Linien in den letzteren Betriebsjahren Reduktionen der Tarife, basirt auf eine festgesetzte geringste Transportmenge, gestattet und ist hierdurch den Bestrebungen der Gesellschaft, welche im vollen Umfange nur durch eine Aenderung des Konzessionsgesetzes erfüllt werden könnten, wenigstens zum Theil entgegengekommen.

Auch bezüglich der Personentarife strebt die Verwaltung der Vizinalbahngesellschaft für einige Linien entsprechende Reduktionen an; doch hat die Regierung diesem Ansuchen nur ganz vereinzelt Folge gegeben. Es besteht nämlich seitens der Staatsverwaltung vielfach die Sorge, dass einer Hauptbahnlinie durch die betreffende Vizinalbahn ernstliche Konkurrenz bereitet werden könnte, und man erblickt in der ungünstigen Höhe der Tarife für letztere ein sehr wirksames Schutzmittel hiergegen; ob ein derartiger Vorgang im allgemeinen Interesse liegt, bleibt immerhin fraglich. Die Gesellschaft ist nun andererseits energisch bemüht, durch Gewährung von Begünstigungen aller Art, durch Einführung von Tageskarten, Abonnementskarten, Schüler- und Arbeiterkarten usw. den Personenverkehr thunlichst zu heben und der Aufgabe ihrer Bahnlinien für das Interesse der Bevölkerung gerecht zu werden.

Die im vorstehenden Berichte erörterten Verhältnisse und die in ihm mitgetheilten Daten rechtfertigen wohl die Behauptung, dass die Erfolge des Belgischen Vizinalbahngesetzes ausserordentlich günstige sind. Schon in den ersten Jahren der Wirksamkeit dieses Gesetzes zeigten sich Fortschritte in der Entwickelung des Lokalbahnwesens, welche zu den glänzendsten Erwartungen berechtigten. Die Hoffnung auf solche beachtenswerthe Resultate schien die Anwendung der in Belgien getroffenen Organisation auch für andere Länder zu empfehlen und wiederholt wurde von berufenen Federn die mehr oder minder getreue Nachahmung derselben angeregt. Wir haben uns hiergegen, auch in dieser Zeitung, wiederholt entschieden ausgesprochen. Das Nebenbahnwesen hängt mit den engeren volkswirthschaftlichen, gesellschaftlichen und politischen Verhältnissen eines Landes so innig zusammen, dass seine Organisation wenigstens in den wichtigsten Grundzügen unbedingt auf denselben basirt sein muss, um überhaupt lebensfähig zu erscheinen. Nun bestehen aber gerade in Belgien derartige Verhältnisse, wie andere Länder sie nicht in gleichem Umfange und gleichem Zusammenhange aufweisen. Ist demnach auch eine getreue Uebertragung der Organisation des Nebenbahnwesens in Belgien für andere Staaten nicht angezeigt, so lassen sich doch einzelne Grundgedanken derselben in bester Weise verwerthen. Ein beredtes Beispiel hierfür bietet die gesetzliche Regelung des Nebenbahnwesens in Steiermark, über welche wir unseren Lesern schon im vergangenen Jahre ausführlich berichtet haben und auf welche wir sie an dieser Stelle neuerdings aufmerksam machen. B.

---

*) Die Lokalbahnen in Galizien und in der Bukowina im Anschluss an die K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn von E. A. Ziffer. Wien, Spielhagen und Schurich. 1891.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Verzeichniss der auf den Vereinsbahnstrecken zulässigen grössten Radstände der Eisenbahnfahrzeuge. Zu diesem Verzeichniss ist der I. Nachtrag von der geschäftsführenden Verwaltung herausgegeben und an die Vereins-Verwaltungen vertheilt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2426 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den I. Nachtrag zu dem Verzeichniss der auf den Vereinsbahnstrecken zulässigen grössten Radstände der Eisenbahn-Fahrzeuge (abgesandt am 22. und 23. d. Mts.).

Nr. 2456 vom 20. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Technischen Ausschusses, betreffend die Lauffläche der Radreifen (abgesandt am 24. d. Mts.).

Nr. 2458 vom 20. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Verbot des Krebsfanges in einzelnen von der Französischen Ostbahn durchschnittenen Departements Frankreichs (abgesandt am 24. d. Mts.).

Nr. 2480 vom 22. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die in der Anlage I zum Vereins-Wagenübereinkommen enthaltenen Vorschriften für die Bauart und Einrichtungen der Güterwagen (abgesandt am 24. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Vertagung des Reichsrathes.

Der erste Sessionsabschnitt der gegenwärtigen Gesetzgebungsperiode wurde im Abgeordnetenhause bereits vertagt; das Herrenhaus wird noch 2 Sitzungen halten, um das Budget für 1891 und die anderen damit in Verbindung stehenden Gesetzesvorlagen zu genehmigen. Obzwar sich das Abgeordnetenhaus zumeist mit Verkehrsfragen beschäftigte, blieben doch folgende Interpellationen unbeantwortet, und zwar betreffend:

1. Verstaatlichung der Südbahn.
2. Verstaatlichung des Oesterreichischen Theiles der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft.
3. Abschaffung der Wagen mit Trittbrettern.
4. Bau der Linie Poritschau-Mochow und Brandeis-Neratowitz.
5. Uebelstände beim Viehtransport auf den Staatsbahnen.
6. Bau der Linie Lindewiese-Ottmachau.
7. Bau der Linie Radnitz-Wejwanow.

Folgende Petitionen wurden vom Abgeordnetenhause der Regierung zur besonderen Berücksichtigung empfohlen, und zwar betreffend:

a) Den Ausbau der Verlängerung der Eisenbahn von Rozwadow in der Richtung gegen Rzeszow oder zu irgend einer anderen Station der Galizischen Carl Ludwigbahn auf der Strecke Rzeszow-Jaroslaw mit der Aufforderung, eine Projektsverfassung vornehmen zu lassen und nach Maassgabe derselben baldigst eine Vorlage zu machen.

b) Den Ausbau der Podolischen Bahnen mit der Aufforderung, baldigst einen Gesetzentwurf wegen Ausbaues derselben vorzulegen.

c) Den Ausbau einer Eisenbahn von Brzezany über Rohatyn zur Station der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn in Chodorow.

d) Erbauung einer Lokalbahn von Grulich nach Hochstein in Mähren.

e) Die Umwandlung der Personenhaltestelle Strelhostic in eine Frachtenstation.

Interpellations-Beantwortungen.

Kurz vor der Vertagung des Reichsrathes hat der Herr Handelsminister Marquis v. Bacquehem noch nachstehende Interpellationen beantwortet, die wir hier kurz folgen lassen, und zwar betreffend:

a) Die Herabsetzung der Tarife auf den Privatbahnen. Der Minister beruft sich auf seine Ausführungen in der Spezialdebatte über das Budget und fügt denselben noch bei, dass dort, wo die Tarife einer Privatbahn gesetzlich an das Niveau der Staatsbahntarife gebunden sind, wie dies bei der Mähren vorzugsweise interessirenden Kaiser Ferdinands-Nordbahn der Fall ist, die Anwendung des Gesetzes nach erfolgtem Eintritte der gesetzlichen Voraussetzungen das Mittel bieten wird, um die augenblickliche Verschiedenheit des Tarifniveaus auszugleichen. Die allmähliche Uebertragung der Staatsbahntarife auf die Kaiser Ferdinands-Nordbahn ist also, den Fortbestand von Ueberschüssen vorausgesetzt, nur eine Frage der Zeit. Bezüglich der Südbahn, wo eine gleiche gesetzliche Bestimmung nicht besteht, konnte der Minister nur auf die von ihm bereits angekündigte Absicht verweisen, mit den Privatbahnen in dieser Frage in Verhandlung zu treten.

b) Die Nachtheile, welche den Bewohnern der Wiener Vororte durch die Aufhebung der Strecken-Jahreskarten auf den Staatsbahnen zugefügt wurden. Die Gründe dieser Maassregel beruhen auf dem Umstande, dass einerseits die Kartenspezialitäten eingeschränkt werden sollten, andererseits auf der Thatsache, dass nur verhältnissmässig eine geringe Zahl solcher Theilstreckenkarten ausgegeben wurde, da dem Verkehre von 1 114 000 Personen zwischen Wien, Penzing, Baumgarten und Hütteldorf im Jahre 1890 nur 34 Personen gegenüberstanden, welche Theilstreckenkarten benutzten. Es scheint, dass überdies diese Karten nur von begüterten Personen benutzt wurden und die Aermeren und die Arbeiter es vorzogen, Einzelkarten zu lösen, da eine solche Jahreskarte den sofortigen Erlag von mindestens 33 fl. erforderlich macht.

c) Die Ueberbrückung der Geleise der Staatsbahn in Wien. Die Erhebungen haben ergeben, dass eine durchgreifende Besserung der Verkehrsverhältnisse des betreffenden Stadttheiles erst nach Herstellung des General-Regulirungsplanes für Wien möglich sein werde.

d) Die Beförderung von Stechvieh auf der Donau-Uferbahn nach St. Marx. Das Ministerium hat mit den betreffenden Bahngesellschaften Maassnahmen vereinbart, welche den diesbezüglichen Wünschen der Interessenten aus den Bezirken Horn, Waidhofen und Zwettl entsprechen. Nach Feststellung des Tarifes mit der Generaldirektion der Staatsbahnen wird die Wirksamkeit dieses direkten Verkehrs auf den St. Marxer Schlachtviehmarkt sofort eintreten können.

Verhalten der Oesterreichischen Regierung zur Verstaatlichung der Ungarischen Linien der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn und die Pensionsfonds der Eisenbahnen.

Diesbezüglich wurde auch im Oesterreichischen Reichsrathe eine Reihe von Fragen an den Herrn Handelsminister gerichtet, welche derselbe wie folgt beantwortete:

Die Königlich Ungarische Regierung hat uns von ihrem Vorhaben, das Ungarische Netz des genannten Bahnunternehmens einzulösen, verständigt. Sie hat — und zwar vor Beginn der Verhandlungen — an uns die Einladung gerichtet, mit ihr gemeinschaftlich in die Verstaatlichungsaktion einzutreten. Wenn wir nach reiflicher Erwägung aller Umstände geglaubt haben, hierauf nicht eingehen zu sollen, und es demnach zu einer gemeinsamen Aktion nicht kam, so liegt der Grund darin, dass sich die Regierung infolge eines im November 1882 mit der Gesellschaft getroffenen Sonderübereinkommens im Besitze eines Einlösungsrechtes befindet, welches dem Staate vom Jahre 1895 angefangen die Erwerbung der Oesterreichischen Linien unter weitaus günstigeren Bedingungen sichert, als solche in Ungarn bestanden haben. Es erschien uns daher der Vortheil, einige Jahre früher in den Besitz der Oesterreichischen Linien zu gelangen, lediglich und ausschliesslich vom Standpunkte unserer Interessen betrachtet, kein so schwerwiegender zu sein, um hierfür auf so günstige Einlösungsbedingnisse verzichten zu können. Insoweit aber Interessen der diesseitigen Reichshälfte hierbei in Frage kämen, bietet das staatliche Aufsichtsrecht der Gesellschaft gegenüber eine genügende Handhabe, diese Interessen zu wahren und zur Geltung zu bringen. Es kann übrigens von der gegenwärtigen Verwaltung der Staatseisenbahn-Gesellschaft, welche, nachdem sie in einem kritischen Momente zur Leitung dieses Unternehmens berufen wurde, seither ernstlich mit Geschick und mit Entschiedenheit an die Ordnung mancher aus der früheren Zeit stammenden finanziellen und administrativen Schäden herantrat, eine für die hierländischen Interessen abträgliche Verkehrspolitik gar nicht vorausgesetzt werden. Ueber die Verhältnisse des Pensionsfonds hatte ich bereits wiederholt Gelegenheit, dem Hause die erforderlichen Aufklärungen zu ertheilen. Es könnte sich also heute nur darum handeln, ob durch eine Trennung des Pensionsfonds der sichere Bestand desselben irgendwie beeinträchtigt werden könnte. Sollte dies der Fall sein, was noch geprüft werden muss, so wird auch in dieser Richtung die entsprechende Abhilfe, zu welcher die Gesellschaft übrigens bereit ist, getroffen werden.

Bezüglich des Pensionsfonds fügt der Berichterstatter Minister a. D. Dr. Herbst hinzu, dass bei den meisten Unternehmungen die Pensionsfonds nicht mehr den an sie gestellten Anforderungen entsprechen, denn ihre Gründung datire aus einer Zeit, wo die versicherungstechnischen Rücksichten nicht so gute waren wie heute. Die Regierung wende dieser Frage ihre Aufmerksamkeit zu.

Die Konzessionirung der Vizinalbahnen in Ungarn.

Im Abgeordnetenhause des Ungarischen Reichstages wurden seitens der Opposition Verdächtigungen über Missbräuche erhoben, welche bei dem Bau der Vizinalbahn Steinamanger-Pressburg vorgekommen sein sollen. Der Herr Handelsminister v. Baross erklärte darauf, dass er sich freue, im Abgeordnetenhause über die Vizinalbahnen sprechen zu können, nachdem die erhobenen Anklagen im Auslande bemerkt wurden und geeignet seien, diesen wichtigen Zweig der volkswirthschaftlichen Entwickelung empfindlich zu schädigen. Er lege den grössten Werth darauf, dass die Vorkonzessionen für Vizinalbahnen, deren Angelegenheiten mit der grössten Oeffentlichkeit behandelt werden, an Persönlichkeiten ertheilt werden, die in der Oeffentlichkeit wirken, und es erfülle ihn auch mit Genug-

thuung, dass beispielsweise Abgeordnete aller Parteien sich um derartige Vorkonzessionen bewerben, denn die Person des Konzessionärs biete eine gewisse Garantie für die Unternehmung. Ende 1890 habe es in Ungarn bereits 57 Lokalbahnen mit einer Baulänge von 3 500 km gegeben. Das in diesen Unternehmungen investirte Kapital belaufe sich auf etwas mehr als 110 Millionen Gulden; hierzu habe der Staat unter verschiedenen Titeln 15,9, die Komitate 7,3, die Gemeinden und Private 13,3 Millionen Gulden beigetragen, während die restlichen 73,5 Millionen Gulden im Wege der Finanzirung, und zwar hauptsächlich im Auslande, aufgebracht worden seien.

Er lege Gewicht darauf, dass auch in Hinkunft kein Misstrauen erwache, damit dieser Theil des Eisenbahnwesens keinen Schaden nehme. Was den vorgebrachten speziellen Fall betreffe, so sei es nur gerecht, wenn man zuerst auch die andere Partei anhöre. Er spreche aber schon jetzt seine Ueberzeugung dahin aus, dass die Männer, welche hier an der Spitze gestanden, einer unrechtmässigen Handlung nicht fähig gewesen seien. Der Minister erzählt die Entstehungsgeschichte dieser auch in strategischer Beziehung wichtigen Eisenbahn und führt den Nachweis, dass zu den 4,5 Millionen Gulden betragenden Baukosten nur 30 % direkte Beiträge des Staates, der Komitate und Städte, die restlichen 70 % im Wege der Finanzirung aufgebracht wurden. Die Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München, welche diese Bahn gebaut, verdiene auch sonst wegen ihres Verhaltens beim Bau von Vizinalbahnen in Ungarn die grösste Anerkennung. Schliesslich erklärt der Minister, dass er dessen ungeachtet darüber Erhebungen pflegen und dem Hause berichten werde.

Untersuchung der Tunnels.

Von der K. K. Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen wurde an die betreffenden Eisenbahnverwaltungen diesbezüglich ein ausführlicher Erlass gerichtet, aus dem wir die nachstehenden Stellen hervorheben:

Die bisher gepflogenen Revisionen ergeben, dass seitens der Baugesellschaften diesen bedeutenden Bauwerken im allgemeinen thatsächlich jene Aufmerksamkeit zugewendet wird, welche im Interesse der ungestörten und sicheren Abwickelung des Eisenbahnverkehrs unbedingt geboten ist.

Dessenungeachtet wird folgendes angeordnet:

Jeder Tunnel ist, abgesehen von den seitens der Bahnwächter täglich zu pflegenden Revisionen, in jeder Woche mindestens einmal durch den Bahnaufseher, ferner nach Bedarf, jedoch zum mindesten allmonatlich, durch den Streckenvorstand bezw. Streckenchef oder dessen Stellvertreter einer gründlichen Untersuchung zu unterziehen.

Bei diesen durch letztere Organe vorzunehmenden Untersuchungen ist das ausgesprengte bezw. ausgemauerte Profil unter Anwendung von mit Stahlspitzen versehenen Stangen (Stechern) in Bezug auf etwa lose gewordene Gesteinpartien bezw. schadhaft gewordene Theile der Ausmauerung sorgfältig abzusuchen und Abräumungen losen Gesteins, sowie die Auswechselung schadhafter Theile der Ausmauerung unverweilt zu veranlassen.

Bei ausgemauerten Tunnels ist speziell der Zustand und die Form der Gewölbsleibung sorgfältig zu prüfen, um auch die geringsten Deformationen in der Gewölbsdecke sofort wahrnehmen zu können.

Falls die Untersuchung der Gewölbskappe und Leibung das Vorhandensein von Hohlräumen über dem Gewölbe ergeben sollte, sind die letzteren durch eine entsprechende Steinausschlichtung zu beseitigen und ist für die nachträgliche Abdeckung der Gewölbe Sorge zu tragen, wobei sich die Anwendung von Asphaltfilzplatten empfiehlt. Auch ist die Verfugung stets imstande zu halten.

Wenn die vorzunehmenden periodischen Untersuchungen die Nothwendigkeit der Ausmauerung oder die Auswechselung der letzteren bei einzelnen Tunneltheilen oder Ringen oder aber sonstiger ausserhalb des Rahmens der gewöhnlichen Erhaltung fallenden Rekonstruktionsarbeiten ergeben sollten, so sind die bezüglichen Projekte zum Zwecke der Einholung der erforderlichen Genehmigung der K. K. Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen ungesäumt vorzulegen.

In Fällen dringender Rekonstruktionsbauten, bei welchen Gefahr im Verzuge wäre, wird es der Bahngesellschaft zur Pflicht gemacht, mit den erforderlichen Arbeiten, unter gleichzeitiger Anzeige an die Generalinspektion, unverweilt zu beginnen. Eine besondere Sorgfalt ist der Ableitung des Wassers in den Tunnels zuzuwenden und dessen thunlichst rasche Abführung in geeigneter Weise zu bewirken. Die Voreinschnitte beiderseits der Portale bezw. Ein- und Ausgänge der Tunnels und oberhalb derselben sind rücksichtlich der Sicherheit der Gesteinlagerung und Verbindung gleichfalls in die Untersuchung einzubeziehen und diesbezüglich etwa erforderliche Abräumungen bezw. Sicherheitsvorkehrungen unverweilt auszuführen.

Wie der Oberbau überhaupt in seiner ganzen Ausdehnung auf das sorgfältigste zu erhalten ist, wird insbesondere seiner tadellosen Beschaffenheit in den Tunnels das vollste Augenmerk zuzuwenden sein. Zur Bettung des Oberbaues ist in Tunnels ausschliesslich Schlägelschotter zu verwenden. Die Geleiserevisionen durch die Bahnwächter sind in den Tunnels in der Regel vor jedem Personen befördernden Zuge vorzunehmen, und ist für eine genau geregelte Ablösung des Wächterpersonals in Tunnelstrecken besonders vorzusorgen. Ueber das Resultat der seitens der Streckenleitungen vorgenommenen periodischen Untersuchungen der Tunnels ist auf kürzestem Wege der Generalinspektion Bericht zu erstatten.

Betreten von Tunnels und Bahnobjekten durch die K. K. Gendarmerie.

Die Organe der Gendarmerie wurden vom K. K. Landesvertheidigungs-Ministerium angewiesen, dass sie, im Falle die Ausübung ihres Dienstes das Betreten von Tunnels oder grösseren Bahnobjekten bedingen sollte, derartige Inspizirungen — ausgenommen der Fall, bei dem augenscheinliche Gefahr im Verzuge — lediglich in Begleitung der betreffenden Eisenbahn-Aufsichtsorgane (Bahnwächter, Streckenwächter) vornehmen. Die Bahnverwaltungen wurden hiervon mit dem Beifügen verständigt, dass die schon im Jahre 1879 erlassene Bestimmung keine Veränderung erleidet, wonach die Gendarmerie überhaupt dann zum Betreten und selbst zum Begehen des Bahnkörpers berechtigt ist, wenn dieser Bahnkörper eben das Objekt bildet, dessen besondere Ueberwachung erfolgen soll.

Ertheilungen von Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt und zwar:

a) der Firma E. Schwarz Söhne in Bozen für eine normalspurige Eisenbahn von Meran bis zur Reichsgrenze bei Münster auf die Dauer von 6 Monaten;

b) den Herren Joseph und Amand Dachler für eine normalspurige Lokalbahn von Leopoldsdorf nach Ober-Lanzendorf auf die Dauer von 6 Monaten;

c) der Union-Baugesellschaft für eine normalspurige Lokalbahn von Hartberg nach Aspang auf die Dauer eines Jahres;

d) dem Advokaten Dr. Eugen Brettauer in Wien für eine Lokalbahn entweder von Schwarzach nach Egg oder von Bregenz nach Egg und von da weiter nach Mellau und eventuell nach Schnepfau mit einer Abzweigung von Egg bis zur Bayerischen Landesgrenze bei Riefensberg auf die Dauer von 6 Monaten.

e) Endlich hat das Handelsministerum die dem Schatzmeister Karl Schelnberger in Wien früher schon ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Mauthausen der Staatsbahnlinie St. Valentin-Budweis nach Schwarzenau mit Abzweigungen von Liebenstein nach Gmünd und von Zwettl nach Weitra auf weitere 6 Monate verlängert und dem Genannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von Schwarzenau nach Teltsch und von da nach Iglau auf die gleiche Dauer ertheilt.

Beförderung des Reisegepäckes von den Bahnhöfen in die Wohnungen und umgekehrt.

Eine Oesterreichische Landesstelle wollte die Eisenbahn-Gepäckträger den einschränkenden Bestimmungen der Gewerbeordnung unterziehen. Ueber die Beschwerde der betreffenden Bahnverwaltung entschieden die Ministerien des Innern und des Handels einvernehmlich, dass diese Gepäckträger nach den Bestimmungen des § 32 des Betriebsreglements berechtigt sind, Reisegepäck von den Bahnhöfen auch in die Wohnung oder das Geschäftslokal des Reisenden und umgekehrt zu befördern und daher die Gewerbeordnung auf dieselben diesfalls keine Anwendung finde.

Brückenrevisionen in Oesterreich.

Die Mehrzahl der Oesterreichischen Eisenbahnen hat den nach der Mönchensteiner Katastrophe ausgegebenen Erlass der Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen, betreffend die Revision der Brücken, trotz der Kürze der gestellten Frist in eingehender Weise beantwortet. Die Generalinspektion ist eben daran, zu prüfen, ob und inwieweit den Intentionen des Erlasses seitens der Verwaltungen der einzelnen Bahnen entsprochen worden ist. Im allgemeinen aber kann gesagt werden, dass die Mehrzahl der Verwaltungen schon den seinerzeitigen Anordnungen der Generalinspektion in Bezug auf die Sicherheit der Brücken entsprochen hat.

Verstaatlichung der Ungarischen Linien der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn.

Die Uebernahme dieser Linien durch den Staat fand am 18. d. Mts. statt. Von der bisherigen Verwaltung wurde ein Rundschreiben an die Beamten gerichtet, in welchem denselben versichert wird, dass die Verstaatlichung ihre materielle

Lage nicht ändern werde. Dem zurücktretenden Präsidenten der Direktion, Hieronymi, wurde der Dank der Verwaltung ausgesprochen. An Stelle der im Vertrage vereinbarten Jahresrente von 9,6 Millionen Gulden wurde in Wirklichkeit nur ein Betrag von 2,5 Millionen Gulden gezahlt, da folgende Abschlagszahlungen seitens der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft an die Ungarische Regierung geleistet werden mussten: Die Betriebsüberschüsse des ersten halben Jahres, die Anleihe von 5 Millionen, welche der Staat von der Gesellschaft erhält und die Summe, welche aus dem Pensionsfonds der Gesellschaft für den Pensionsfonds der Ungarischen Staatsbahnen vertragsmässig auszuscheiden ist.

Umwandlung der Dux-Bodenbacher Prioritäten.

Zufolge der hierüber erlassenen Kundmachung handelt es sich hierbei um die Umwandlung der cirkulirenden 5% Gold- und Silberprioritäten, an deren Stelle 4 % Titres treten. Die Dux-Bodenbacher Bahn hat nämlich beschlossen, zwei neue 4% Anleihen aufzunehmen, und zwar eine Silberanleihe im Betrage von 15 Millionen Gulden und eine Goldanleihe im Betrage von 3,999 Millionen Mark. Diese Anleihen sind in erster Reihe zur Umwandlung der cirkulirenden Prioritäten, zum Theile aber auch für neue Investitionen bestimmt. Bei der jetzigen Begebung handelt es sich blos um die Umwandlung, und für diesen Zweck werden 8,84 Millionen Gulden in Silber und 3,84 Millionen Reichsmark aufgelegt. Die neuen Prioritäten werden nur zum Umtausche gegen alte angeboten, so dass eine Baarsubskription nicht zugelassen wird. Für die Umtauschanmeldungen ist die Frist vom 14. bis zum 30. Juli anberaumt.

Die Besitzer sowohl der 5 % Silber als der 5 % Goldprioritäten erhalten für je 100 fl. Nennwerth der 5 % Obligationen ebensoviel Nennwerth des 4 % Titre und überdies eine Prämie von 10 % baar vergütet. Die Besitzer der 5 % Silberprioritäten vom Jahre 1871 erhalten überdies als Vergütung für den Zinsenverlust eines Vierteljahres 1¼ % = 1 fl. 87½ kr. für jede Obligation.

Investitionsanleihe der Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Bezüglich dieser von der genannten Gesellschaft geplanten Anleihe hat der Handelsminister dieselbe (der „Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt" zufolge) verständigt, dass die Regierung keine Einwendung dagegen erheben werde, wenn der Umwandlungsgewinn zur Tilgung des Bahnbetriebs-Zinsenkontos in der Höhe von 371 889 fl. herangezogen werde.

Gebühr für Schutzdecken; Inhalt des Frachtbriefes (Schiedsspruch).

Eine Firma liess bei der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft eine grössere Menge ungebrechten Flachs zur Verfrachtung aufgeben, welcher auch in 6 offenen, mit Schutzdecken versehenen Wagen versendet wurde. Nachdem die Bahndirektion sich für die Schutzdecken eine Deckenmiethe von 5 fl. für den Wagen, sohin 50 fl. hatte bezahlen lassen, klagte die Firma beim Wiener Eisenbahn-Schiedsgerichte auf Rückerstattung dieses, wie sie behauptet, indebite gezahlten Betrages. Bei der Verhandlung erbot sich die Staatseisenbahn-Gesellschaft zur Erbringung des Zeugenbeweises darüber, dass der Aufgeber der Waare die Versendung derselben in offenen Wagen, ja selbst die Beistellung von Schutzdecken ausdrücklich verlangt habe. Die Klägerin trat dieser Behauptung nicht entgegen, vertrat jedoch den Standpunkt, dass diese Vereinbarung im Frachtbriefe hätte ersichtlich gemacht werden müssen, und da dieselbe in den Frachtbrief nicht eingestellt worden sei, so bilde dies ein Versäumniss der Bahnverwaltung, dessen Folgen diese zu tragen habe. Das Schiedsgericht wies die Klage mit folgender Begründung zurück: Nachdem der Aufgeber unbestrittenermaassen die Versendung der Waare in offenen Wagen verlangt hat, und Flachs zu denjenigen Artikeln gehört, welche nur in geschlossenen oder mit Schutzdecken versehenen offenen Wagen transportirt werden dürfen, so war die Bahnverwaltung nach dem Betriebsreglement verpflichtet, die Schutzdecken beizustellen und berechtigt, die Deckenmiethe einzuheben. Was jedoch den Frachtbrief anbelangt, so repräsentire dieser nur die Beweisurkunde für den stattgefundenen Vertragsabschluss. Nirgends aber im Gesetze sei die positive Bestimmung enthalten, dass alle zwischen Frachtaufgeber und Frachtbeförderer getroffenen Vereinbarungen auf dem Frachtbriefe ersichtlich gemacht werden müssen.

Bosnisch-Herzegowinische Staatsbahn.

Die Betriebsleitung der Bosnisch-Herzegowinischen Staatsbahn Metkowic-Mostar-Konjica in Mostar ist aufgelöst und vom 1. Juni d. J. ab für die Bosnisch-Herzegowinische Staatsbahn Serajevo-Metkovic (bezw. bis zur Betriebseröffnung der Strecke Serajevo-Konjica für die Bosnisch-Herzegowinische Staatsbahn Konjica-Metkovic) eine Betriebsdirektion mit dem Amtssitze in Serajevo errichtet worden.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Reform der Personentarife für die Lokalbahnen.

Mit 1. August d. J. gelangt der Nachtrag VIII zu dem Gebührentarife vom 1. Juni 1888 für die Lokalbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Ausgabe, in welchem die vom Handelsministerium genehmigte Reform der Personen- und Gepäcktarife zur Durchführung gebracht erscheint. Hiernach wurden die gegenwärtig mit 3 kr. in der III. und mit 4 kr. in der II. Wagenklasse für das Personenkilometer zu zahlenden Fahrgelder auf 2,4 kr. für die III. und 3,6 kr. für die II. Wagenklasse ermässigt und gelangt für die I. Wagenklasse, welche nur auf der Lokalbahn Kremsier-Zborowitz eingeführt ist, die doppelte Grundtaxe der III. Klasse zur Anwendung. Die Ermittelung der Fahrpreise erfolgt nach Zonen von je 10 km in der Weise, dass der für das erste Kilometer jeder Zone entfallende Fahrpreis gleichmässig bis zum Zonenende gilt. Für Entfernungen bis einschl. 5 km sind jedoch die bisherigen Fahrpreise von 10, 15 und 20 kr. für die III., II., I. Klasse beibehalten worden. Das bisher gewährte Freigewicht wurde aufgehoben und wird eine Gepäckfracht von 0,2 kr. für je 10 kg und 1 km erhoben. Die Anrechnung einer ärarischen Stempelgebühr, sowie der Manipulations- bezw. der Aufsichtsgebühr unterbleibt.

Generalversammlung der Lokalbahn Grosswardein-Belényes-Vaskóh am 25. Juni d. J.

Dem Geschäftsberichte für 1890 gemäss betrugen die Gesammteinnahmen 131 098.97 fl., wovon nach Abzug der von der Königlich Ungarischen Staatsbahn als betriebsführenden Verwaltung aufgerechneten Selbstkosten ein Reingewinn von 68 556,95 fl. verbleibt. Von demselben kommen die Refaktien mit 7 322,64 fl. in Abzug und der Rest wird zur Deckung verschiedener Investitionen und der schwebenden Schuld verwendet, weshalb eine Dividende an die Aktionäre nicht vertheilt werden kann.

Generalversammlung der Mátráer Lokalbahn am 27. Juni d. J.

Zufolge des vorgelegten Geschäftsberichtes für 1890 beträgt der Betriebsüberschuss 87 522 fl.; von dem nach Deckung des Tilgungsbedarfes verbleibenden Reingewinn im Betrage von 66 615 fl. werden 65 587 fl. zur 2,75 % Verzinsung der Prioritätsaktien verwendet und der Rest auf neue Rechnung vorgetragen.

Generalversammlung der Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld am 30. Juni d. J.

Laut dem vorgelesenen Geschäftsberichte für 1890 beträgt der reine Betriebsüberschuss 25 711,51 fl.; derselbe wird laut Beschluss der Versammlung zur Einlösung der Kupons Nr. 6 der 3 013 Stück Prioritätsaktien mit 8,50 fl. für jedes Stück verwendet und der schliessliche Rest von 101,1 fl. auf die Rechnung des Jahres 1890 vorgetragen.

Generalversammlung der Lokalbahn Potscherad-Wurzmes am 12. Juli d. J.

Die Versammlung beschloss, aus dem Reingewinn der verflossenen 4 Betriebsjahre eine Dividende von 2½ % zu bezahlen, je 10 000 fl. dem Erneuerungs- und dem Reservefonds zuzuweisen und den Rest von 5 795 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Der Bericht stellt eine Besserung der Betriebsergebnisse der Bahn in Aussicht, da in den ersten 5 Monaten des laufenden Jahres die Einnahmen um 116 % gestiegen seien.

Konstituirung der Lokalbahngesellschaft Fürstenfeld-Hartberg am 3. Juli d. J.

Diese Konstituirung fand in Graz statt; es wurde bekanntgegeben, dass mehr als 30 % des Nominalbetrages des Anlagekapitales von 770 000 fl. eingezahlt wurden.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Ruhe des Hochsommers ist auch in die Wiener Börse eingezogen; sonst würde die Erneuerung des Dreibundes, welcher trotz des Lärms in Paris die Dauerhaftigkeit des Friedens verbürgt, sowie die Beendigung des Zollkrieges mit Rumänien, welcher den Austauschverkehr um je 70 Millionen Francs hüben und drüben vermindert hatte, jetzt aber die freundlichen Beziehungen beider Staaten wieder beleben wird, in Verbindung mit der Missernte in Russland, durch welche die diesseitige Getreideausfuhr erheblich gewinnen dürfte, eine Einwirkung auf die Entwickelung des Geschäfts ausgeübt haben. Trotzdem von den zur Ausgabe gelangten 7½ Millionen Gulden Prioritäten der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bisher gegen 7 Millionen gezeichnet wurden, ging die Aktie doch auf 2755 zurück. Ebenso wich ohne bekanntes Motiv Galizische Carl Ludwigbahn (211,50), Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn (286,25) und Südbahn (102,50). Während Nordwestbahn (204,50) stetig blieb, erhöhten sich Elbethalbahn (211,25) und die übrigen Böhmischen Bahnen infolge des günstigen Halbjahrsausweises, insbesondere Dux-Bodenbacher Bahn (ohne Abgeber) und Südnorddeutsche Verbindungsbahn (186,50) wegen ihrer vorerwähnten Emissionen. Prioritäten waren wegen des hohen Silberkurses in Nachfrage.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. August d. J. wird von der Eisenbahnlinie Königsberg - Labiau - Tilsit die 55,1 km lange, dem Königlichen Eisenbahn - Betriebsamt in Königsberg i. Pr. zu unterstellende Reststrecke Labiau-Heinrichswalde dem Verkehr übergeben und der Betrieb auf der Strecke nach der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung geführt werden.

Von den an der Strecke belegenen Stationen Labiau, Stellienen, Schelecken, Jorksdorf, Szargillen, Alt - Sternberg, Mehlauken, Uszballen, Skaisgirren, Wilhelmsbruch und Heinrichswalde dienen die Haltepunkte Stellienen, Jorksdorf, Alt-Sternberg, Uszballen und Wilhelmsbruch nur dem Personen-, die übrigen Stationen dem Personen- und Güterverkehr.

Bromberg, den 19. Juli 1891. (1457)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Eröffnung der Haltestelle Grafenort für den Güterverkehr. Am 1. August d. J. wird die zwischen Habelschwerdt und Rengersdorf belegene Haltestelle Grafenort, welche bisher nur als Haltepunkt dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren, Stück- und Wagenladungsgütern eingerichtet. Zur Ver- und Entladung von schwerwiegenden Fahrzeugen und Sprengstoffen ist Grafenort nicht geeignet. Die Entfernungen und Frachtsätze für den Binnenverkehr sind in dem Nachtrag II zum Binnen - Gütertarife bezw. Nachtrag I zum Ausnahmetarife für Steinkohlen etc. bereits enthalten. Für die Berechnung der Preise für die Beförderung von Leichen und lebenden Thieren sind die Entfernungen des Gütertarifs maassgebend.

Breslau, den 20. Juli 1891. (1458)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-Italienischer Verkehr über den Gotthard. Gemäss Bekanntmachung vom 20. Mai d. J. sollen die Niederländisch-Italienischen Tarife und deren Nachträge sowie die, im Ausnahmetarife vom 10. Mai 1888 im Verkehre mit Mailand und Turin für Niederländische Hafenstationen vorgesehenen Frachtsätze mit 1. August d. J. ausser Kraft treten. Diese Bekanntmachung wird dahin abgeändert, dass die bezeichneten Tarife auch noch nach dem 1. August d. J. bis auf weiteres in Wirksamkeit bleiben.

Köln, den 25. Juli 1891. (1459)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Vom 1. August d. J. ab sind direkte Ausnahme-Frachtsätze für Beförderung von Farben (Farbwaaren) im Verkehr zwischen Kitzingen und Bremen (Hauptbhf. u. Freibezirk), Bremerhafen, Geestemünde, Harburg H., Hamburg H., Brake, Nordenham, Lübeck und Stettin in Anwendung zu bringen. Ueber die Höhe der Frachtsätze, welche bei Aufgabe ganzer Wagenladungen von mindestens 5000 kg, oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen und Frachtbrief, der Berechnung zu Grunde gelegt werden, ertheilen die Güterabfertigungsstellen auf Anfragen Auskunft.

Hannover, den 18. Juli 1891. (1460)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der betreffenden Verwaltungen des Norddeutsch-Bayerischen Seehafen-Verkehrs.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 2. Am 1. August d. J. kommen für den Güterverkehr zwischen Reichenberg und Asch ermässigte Frachtsätze für Stückgut, sowie für die Wagenladungsklassen A 1 und B zur Einführung, welche bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren sind.

Dresden, den 18. Juli 1891. (1461)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Triest- resp. Fiume-Deutsche Verbände. Zum Tarifheft I, gültig vom 1. Mai 1886, tritt am 15. August 1891 der Nachtrag III in Kraft. Abzüge hiervon können von den Verbandsverwaltungen und von den betheiligten Güterexpeditionen bezogen werden.

Der Nachtrag enthält Aenderungen der allgemeinen Bestimmungen für den Güterverkehr, der Anlage D zum Betriebsreglement und der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation.

Durch die neuen Bestimmungen werden Gegenstände von aussergewöhnlichem Umfange, sowie Fahrzeuge aller Art, welche in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können, auf die Umexpedition in den Deutsch - Oesterreichischen Grenzstationen verwiesen. Im übrigen aber werden, abgesehen von einigen Beschränkungen in Bezug auf das Gewicht der zur Aufgabe kommenden Gefässe mit lebenden Fischen und einigen unwesentlichen Frachterhöhungen, durchweg Frachtermässigungen herbeigeführt.

Die mit dem Nachtrage verbundenen Frachterhöhungen treten erst am 5. September l. J. in Kraft.

Dresden, den 18. Juli 1891. (1462)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Güterverkehr Köln rrhn. etc.-Bromberg etc. Am 1. August d. J. werden die an der Strecke Labiau-Heinrichswalde belegenen Stationen Schelecken, Szargillen, Mehlauken und Gr. - Skaisgirren des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg in den Gütertarif für den obenbezeichneten Verkehr einbezogen.

Das Nähere ist bei den Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Köln, den 20. Juli 1891. (1463)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Güterverkehr Köln (rechtsrheinisch)-etc. Oberhessen. Am 1. August d. J. tritt der Nachtrag II zum Gütertarife vom 1. Oktober 1890 für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft, welcher Tarifentfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Altendorf a. d. Ruhr und Essen B. M. (Filiale Krupp) des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) sowie Aenderungen und Ergänzungen der Tarifvorschriften enthält. Der Nachtrag ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Köln, den 20. Juli 1891. (1464)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Einführung von Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 2 für Stammholz und des Ausnahmetarifs 7 für Schleifholz zwischen Kirchseeon und Schwaben einerseits und Halle a/S. andererseits. Für den Verkehr zwischen den Bayerischen Stationen Kirchseeon und Schwaben einerseits und Halle a/S. andererseits gelangen mit Gültigkeit vom 1. August d. J. ab folgende Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 für Stammholz etc. und des Ausnahmetarifs 7 für Schleifholz zur Einführung:

Zwischen Halle a/S. und	Ausnahmetarif 2 für Stammholz Frachtsätze für 100 kg in Mark	Ausnahmetarif 7 für Schleifholz Frachtsätze für 100 kg in Mark
Kirchseeon . .	—	1,17
Schwaben . .	1,58	1,17

Magdeburg, den 21. Juli 1891. (1465)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Einführung von Ausnahme-Tarifsätzen für die Beförderung von rohen Kalisalzen zum Düngen zwischen Harbatzhofen und Oberreitnau einerseits und Aschersleben, Egeln, Schönebeck, Stassfurt und Vienenburg andererseits. Am 1. August d. J. gelangen für die Beförderung von rohen Kalisalzen zum Düngen in Wagenladungen von 10 000 kg zwischen den Bayerischen Stationen Harbatzhofen und Oberreitnau einerseits und den Stationen Aschersleben; Egeln, Schönebeck, Stassfurt und Vienenburg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg andererseits nachstehende direkte Frachtsätze zur Einführung:

Zwischen	Harbatzhofen Frachtsätze für 100 kg	Oberreitnau Frachtsätze für 100 kg
und		
Aschersleben .	1,30 ℳ	1,27 ℳ
Egeln	1,34 „	1,31 „
Schönebeck .	1,34 „	1,31 „
Stassfurt . .	1,31 „	1,28 „
Vienenburg .	1,33 „	1,30 „

Magdeburg, den 21. Juli 1891. (1466)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch - Belgischer Güter - Verkehr. Am 1. August d. J. tritt in dem vorbezeichneten Verkehre ein neuer Verbands-Gütertarif zwischen den Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Erfurt, Frankfurt a/M., Hannover (einschliesslich der Warstein - Lippstadter Eisenbahn) und Magdeburg, sowie den Stationen der Lübeck-Büchener, Saal-, Weimar-Geraer, Werra-, Oberhessischen und Sächsischen Staatsbahn einerseits und den Stationen der Belgischen Staatsbahn, der Grossen Belgischen Centralbahn, der Belgischen Nordbahn, der Chimaybahn, der Lüttich-Limburger Bahn, der Bahn von Mecheln nach Terneuzen, der Bahn von Antwerpen nach Gent, der Bahn von Termonde nach St. Nicolas, der Bahn von Gent nach Terneuzen und der Bahn von Gent nach Brügge via Ecloo, der Lüttich - Maestrichter und der Westflandrischen Eisenbahn andererseits in Kraft.

Durch diesen neuen Tarif werden aufgehoben:

a) Deutsch - Belgischer Güterverkehr (Hefte II und III) vom 1. Januar 1881 nebst Nachträgen;
b) Deutsch - Belgischer Güterverkehr (Theil II) vom 1. Juni 1890;
c) Bergisch-Märkisch-Belgischer Güterverkehr (Theil I) vom 1. Januar 1880 bezüglich der Stationen Bebra und Holzminden;
d) Bergisch - Märkisch - Grand Central Belge Güterverkehr (Theil I) vom 1. Juli 1881 bezüglich der Stationen Bebra und Holzminden;
e) Rheinisch - Köln - Minden - Belgischer Güterverkehr (Hefte II und III) vom 15. September 1880 bezüglich der Stationen Ahlen, Beckum, Beckum-Ennigerloh, Bielefeld, Brackwede, Bremen, Buchholz, Detmold, Giessen, Gütersloh, Hamburg, Harburg, Herford, Lage, Löhne, Minden, Oelde, Oeynhausen, Porta, Rheda und Salzuflen;
f) der Reexpeditionstarif und Kilometerzeiger für den Güterverkehr zwischen Sächsischen und Belgischen Stationen vom 1. April 1889 nebst Nachträgen;
g) die im Gütertarif für den Staatsbahnverkehr Köln (linksrh.)-Breslau vom 1. Mai 1889 unter II E a. C aufgeführten Bestimmungen, betreffend den Durchgangsverkehr zwischen den Preussisch-Belgischen Grenzstationen Aachen, Aachen-Bleyberg (Grenze), Aachen - Templerbend, Dalheim (Grenze) und Herbesthal transit einerseits und den Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen und Russischen Grenzstationen Dzieditz, Jägerndorf, Mittelwalde, Myslowitz, Oderberg, Oswiecim, Sosnowice (W. W. E.) und Ziegenhals andererseits:
h) der Ausnahmetarif für Holz, Infusorienerde und Braunkohlenbriquets zwischen Stationen der Grossherzoglich Oberhessischen Eisenbahn einerseits und Belgischen Stationen andererseits vom 1. Oktober 1885 nebst dem dazu erschienenen Nachtrage vom 1. März 1886;
i) der Ausnahmetarif für Holz zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Frankfurt a/M. und Hannover einerseits und Belgischen Stationen andererseits vom 1. November 1887 nebst dem dazu erschienenen Nachtrag vom 20. Februar 1889.

Der neue Tarif, welcher bei den Güter-Abfertigungsstellen käuflich zu haben ist, zerfällt in folgende Hefte:

a) Theil II, Heft 1, enthaltend besondere Bestimmungen und Tarifsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Erfurt, Frankfurt a/M., Hannover (einschliesslich der Warstein - Lippstadter Eisenbahn) und Magdeburg, sowie Stationen der Lübeck-Büchener, Saal-, Weimar - Geraer und Werrabahn einerseits und Belgischen Stationen andererseits;
b) Theil II, Heft 2, enthaltend besondere Bestimmungen und Tarifsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und Belgischen Stationen andererseits;
c) ein Tarifheft, enthaltend Ausnahme-Frachtsätze für Holz, Infusorienerde und Braunkohlenbriquets zwischen Stationen der Grossherzoglich Oberhessischen Eisenbahn einerseits und Belgischen Stationen andererseits.

Die in den bisherigen Tarifheften enthalten gewesenen direkten Sätze mit den auf Niederländischem Gebiete gelegenen Stationen der Grossen Belgischen Centralbahn: Baexem, Budel, Fauquemont, Haelen, Maestricht (Station), Maestricht (Boschport), Meersen, Melick - Herkenbosch, Roermond, Simpelveld, Vlodrop, Weert und Wylrée werden mit Gültigkeit vom 15. September d. J. aufgehoben. Für die Folge werden die im Deutsch-Niederländischen Verkehre mit den Stationen Maestricht und Roermond der Niederländischen Staatsbahn bestehenden Frachtsätze theilweise auch für die gleichnamigen Stationen der Grossen Belgischen Centralbahn gültig sein. Bis zu welchem Umfange dies geschehen wird, ist auf dem Tarifbüreau der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld zu erfahren.

Ausserdem findet im neuen Deutsch-Belgischen Tarife eine direkte Tarifirung zwischen den Südbelgischen Stationen Arlon, Autelbas, Bastogne, Bertrix, Florenville, Gedinne, Habay, Halancy, Jemelle, Libramont, Longlier, Lamorteau, Marlehan, Poix-St. Hubert, Signeulx, Villers s. Lesse, Virton und Wideumont und den südlich gelegenen Deutschen bezw. Sächsisch - Thüringischen Wettbewerbsstationen theilweise nicht mehr statt, worüber das Tarifbüreau der unterfertigten Direktion nähere Auskunft ertheilt.

Der neue Tarif schliesst gegenüber den bisherigen Frachtsätzen im allgemeinen erhebliche Frachtermässigungen, in vereinzelten Fällen jedoch auch geringfügige Frachterhöhungen in sich. Die letzteren, sowie die Aufhebungen der vorgenannten direkten Expedition treten erst am 15. September d. J. in Geltung.

Köln, den 18. Juli 1891. (1467)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Mit dem 1. August 1891 tritt für den Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, der Marienburg - Mlawkaer Eisenbahn und den Stationen Grajewo, Lyck und Prostken der Ostpreussischen Südbahn einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin andererseits ein neuer Staatsbahn-Gütertarif (Theil II) in Kraft. Derselbe enthält die besonderen Bestimmungen, Kilometerentfernungen und Ausnahmetarife nicht nur im bisherigen Umfange, sondern auch für den Verkehr zwischen sämmtlichen Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, der Marienburg - Mlawkaer und Ostpreussischen Südbahn andererseits.

Es wird besonders bemerkt, dass in den neuen Gütertarif nicht nur diejenigen Stationen aufgenommen worden sind, welche bis zum Einführungstage für den Güterverkehr eröffnet sind, sondern auch diejenigen, welche erst später, im Laufe dieses und des nächsten Jahres, zur Eröffnung gelangen werden. Die letzteren sind auf der Rückseite des Titelblattes ersichtlich gemacht.

Soweit durch diesen Tarif Erhöhungen gegen die seitherigen Sätze herbeigeführt werden, treten dieselben erst am 16. September d. J. in Kraft.

Mit dem Einführungstage des neuen Tarifs treten ausser Kraft:

1. der seitherige Staatsbahngütertarif Bromberg-Berlin vom 15. Juli 1888 nebst Nachträgen;
2. der Berlin - Ostdeutsche Gütertarif vom 1. Januar 1889 nebst Nachträgen insoweit, als derselbe Bestimmungen und Frachtsätze für diejenigen Stationsverbindungen enthält, welche in dem neuen Tarif berücksichtigt sind;
3. der Gütertarif zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona, Berlin, Bromberg, Erfurt und Magdeburg einerseits und der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn andererseits vom 1. Januar 1891 nebst Nachträgen mit dem Tage der Betriebseröffnung der Strecke Alt-Damm-Gollnow-Wollin bezw. -Cammin in Pom. insoweit als der fragliche neue Tarif Bestimmungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Gollnow und Gr.-Christinenberg enthält.

Die Verkehrsbeschränkung für die Güterhaltestelle Sehlen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, dass von derselben nur Wagenladungsgüter abgefertigt werden können, bleibt noch bis zum 31. August d. J. bestehen. Vom 1. September ab können von und nach derselben auch Stückgüter abgefertigt werden.

Der neue Gütertarif Bromberg-Berlin ist bei unseren Fahrkarten-Ausgabestellen käuflich zu beziehen.

Bromberg, den 13. Juli 1891. (1468)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 20/8. Juli cr. wird die Station Sagliadino der Samara - Ufabahn in den von dieser Bahn nach Danzig und Neufahrwasser am 27/15. September 1889 eingeführten Getreide- etc. Tarif aufgenommen. Die bezüglichen Frachtsätze sind bei den genannten Stationen, sowie bei der unterzeichneten Verwaltung zu erfahren. (1469J)

Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Rheinisch-Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. August d. J. tritt zu den Heften 1, 3 und 4 des Gütertarifs für den vorbezeichneten Verband je ein Nachtrag 1 in Kraft, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen, Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Rüdesheim und Fremmersdorf des Direktionsbezirks Köln (lrh.) und für die Station Altendorf a. d. Ruhr des Direktionsbezirks Köln (rrh.), anderweite, ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Annen Rh., Dortmund Rh. und Witten Rh., Ausnahmefrachtsätze für Eisen etc. des Spezialtarifs II für den Verkehr der Station Georgsmarienhütte der Georgsmarienhütten-Eisenbahn, sowie sonstige Tarifänderungen. Die Nachträge sind bei den Güterabfertigungsstellen zu haben.

Köln, den 20. Juli 1891. (1470)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Werrabahn-Bayerischer Güterverkehr. Mit dem 1. August d. J. ermässigt sich im Ausnahmetarif 1 b (Stammholz) der Frachtsatz für Kirchseeon-Wernshausen von 1,34 auf 1,31 ℳ pro 100 kg.

Meiningen, den 20. Juli 1891. (1471)

Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.

(Fortsetzung der amtlichen Bekanntmachungen S. V.)

Nr. 14. Jahrgang 1891. Berlin, am 25. Juli 1891.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. Juli Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A P	28	1	Sack	Veilchenwurzel —	84	1	Holzminden	K. E.-D. Magdeburg	
2	A S	2	1	—	Ofentheil —	8	2	Marne	K. E.-D. Altona	
3	A S	4066	1	Fass	leer —	31	3	Mainz	Hessische Ludwigsb.	beschr. Mainz.
4	B	20	1	Kiste	leere Blechdosen —	?	4	Altona/Ottensen	K. E.-D. Altona	
5	B/C	800	1	—	Glasballon —	10	5	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
6	B G	II	1	Korb	Kleidung —	20	6	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
7	B K	5112	1	Fass	gebraucht, leer —	9	7	Hof	Sächsische Stsb.	
8	C A W	555	2	Bund	Spaten —	45	8	Culmsee	K. E.-D. Bromberg	
9	Ch W	—	1	Ballen	Betten —	70	9	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
10	Ch Z	155	1	„	? —	72	10	Gepäck-Abf. Hamburg	Lübeck-Hamburger	mit einem Strick umschnürt.
11	D	—	1	—	Feuertopf mit Roster	12,5	11	Crefeld	Linksrh. Köln	
12	E	—	1	Tafel	Blech —	27,5	12	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
13	E C	757	1	Kiste	? —	44	13	Hasselt	Grand Central Belge	
14	F	319	1	Reisekorb	Frauenkleider und Wäsche sowie Kinderkleider	16	14	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
15	F G	3559	1	Fass	leer —	10	15	Mainz	Hessische Ludwigsb.	beschr. — Mainz.
16	F L	—	1	Korb	leb. Enten —	33	16	Leipzig	K. E.-D. Magdeburg	
17	F S	4308	1	Korbflasche	Oel —	7,5	17	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
18	G B	961	2	Kolli	Pflugschaare —	3	18	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
19	G K	2	1	Pack	Papier —	50	19	Aachen	Linksrh. Köln	
20	G R & R	31437	1	Kiste	? —	108	20	Rostock	Meckl. Friedr. Frzb.	
21	G S	56633	4	Kolli	Eisentheile —	166	21	Leipzig B. A.	K. E.-D. Erfurt	
22	G S	56651	3	„	Eisentheile —	161	22	„	„	
23	H	9	1	—	eis. Maschinentheil —	5,5	23	Spandau	K. E.-D. Altona	
24	H	6	1	—	Keilkissen —	3	24	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
25	H B	36	1	Kiste	leer —	56	25	Mannheim	Badische Stsb.	Köln beschrieben.
26	H B	IV	1	—	Bettrahmen —	12	26	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
27	H M	219	1	Ballen	Manufakturwaaren —	96	27	Tönning	K. E.-D. Altona	bekl. Hamburg B.
28	J A	II	1	Schlosskorb	Effekten —	36	28	Hamburg H.	„	von Rotterdam als überzähl. zurückges. Gepäck.
29	J H B	—	1	Fass	leer —	5	29	„	„	
30	J J	1	1	Ballen	gr. Hemdentuch —	7,5	30	Berlin H.	„	
31	K F	5405	1	Topf	Oelfarbe —	—	31	Kiel	„	bei Bodenrevision.
32	K G & C	23	1	Kiste	leer, gebraucht —	26	32	Plauen i. V. ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	
33	L K	35123	1	Kollo	Plakate —	1	33	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
34	L M	355	3	Kübel	Schmalz —	86	34	Gilly (Q. B.)	Grand Central Belge	
35	L S	162	1	Fass	leer —	9	35	Ulm	Württemb. Stsb.	
36	M C E	8432 (54 l)	1	„	leer, gebraucht —	28,5	36	Gera	Sächsische Stsb.	
37	MH	988	1	Pack	2 Stühle mit Binsensitz	9	37	Cleve	Linksrh. Köln	
38	M S B	4993	1	Kiste	unbekannt —	132	38	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
39	N L	9763	1	Kollo	Pflugschaar —	8	39	„	„	
40	P H	4307	1	Ballen	gefüllt —	60	40	Leipzig B. A.	K. E.-D. Erfurt	
41	R	3552	1	Fass	leer —	8	41	„	„	
42	R 7 M	—	1	—	lose Kette —	20	42	Brebach	Linksrh. Köln	
43	R Z	6563	1	Bund	Stahl —	—	43	Berlin L.	K. E.-D. Altona	
44	S	7	1	Kiste	leer —	60	44	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
45	T	54	1	„	Seifenpulver —	29	45	M.-Gladbach	Linksrh. Köln	
46	W B D	6158	1	„	Cacao —	19	46	Osterode	K. E.-D. Magdeburg	
47	W Bsr	734	1	Fass	Wein —	81	47	Freiburg	Badische Stsb.	Freiburg beschr.
48	W M	975	1	Pack	leere Säcke —	9	48	Aachen	Linksrh. Köln	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					B. Güter m. Adr. bez.:					
49	Bromau F K	6563	1	Bund	Stahl —	?	49	Berlin L.	K. E.-D. Altona	
50	Ehrlich	51910	1	Tonne	leer —	30	50	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
51	F. A. Göbel, Söhne	—	1	Kiste	Flaschen —	3	51	Graudenz	K. E.-D. Bromberg	
52	Leistbräu	14976	1	Bierfass	leer (38 l) —	27	52	Darmstadt	Hessische Ludwigsb.	
53	Nicklas	2041	1	Tonne	leer —	30	53	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
54	Schubin	2615	1	Fass	leer —	15	54	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
55	Marianna Switalska Loebau i/Westpr. nach Buffalo, Nordamerika	—	1	Ballen	— —	35	55	Berlin- Schl. Bhf. Gep.-Abfertig.	K. E.-D. Berlin	von Deutsch-Eylau eingegangen.
					C. Güter m. Numm. bez.:					
56	—	18	1	Sack	1 Ledertasche 1 Pappschachtel	8	56	Leipzig Eilb. Bhf.	K. E.-D. Erfurt	
57	—	45 50	1	—	Blechkasten mit Deckel	—	57	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
58	—	50	1	—	Seemannskiste —	50	58	„	„	Gepäck von Lichtenfels.
59	—	103	1	Koffer	ansch. leer —	10	59	Hamburg H.	„	Gepäck v. Schulterblatt.
60	—	133/134	2	Packete	? —	4	60	Walcourt	Grand Central Belge	
61	—	189	2	Körbe	Effekten —	88	61	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	Gepäck v. Berlin.
62	—	886	1	Fass	leer, gebraucht —	6	62	Plauen i/V. ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	
63	—	953	1	Kiste	Bücher —	30	63	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Gepäck v. Rotterdam.
64	I	6327	1	Stab	Flacheisen —	35	64	Aachen T.	Linksrh. Köln	
65	—	25917	1	—	zerbrochene Kuppelspindel	—	65	Köln Eilg.	„	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
66	/ roth	—	1	Stab	Rundeisen 4,5 m lg.	4,5	66	Kieritzsch	Sächsische Stsb.	
67	A/G	7651	1	Fass	leer —	26	67	Mainz	Hessische Ludwigsb.	beschr.: Brieg-Bingen.
68		1387	1	Sack	Farberde —	100	68	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
69		—	4	—	gusseis. Theile —	11	69	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
70	—	—	8	—	eis. Anker —	7	70	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
71	—	—	2	Ballons	leer —	31	71	Leipzig B. A.	K. E.-D. Erfurt	
72	—	—	1	Ballen (blau)	Betten und Kleidungsstücke	36	72	Leipzig Eilb. Bhf.	„	
73	—	—	1	Pack	eis. Bolzen —	1	73	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
74	—	—	1	Büchse	Bratheringe —	8	74	Ritschenhausen	K. E.-D. Erfurt	im Wg. 2825 Bay. gef.
75	—	—	11	—	Cementröhren —	1100	75	Albbruck	Badische Stsb.	
76	—	—	1	Schlosskorb	Effekten —	24	76	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	ansch. Auswanderergepäck aus Russland.
77	—	—	1	Pack	Eisenblech —	12	77	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Bromberg	
78	—	—	1	Bund	Eisentheile —	11	78	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
79	—	—	1	„	Eisentheile —	24	79	„	„	
80	—	—	1	Sack	Erbsen —	100	80	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
			1	„	Erbsen —	25				
81	—	—	1	—	Deutsche Flagge —	—	81	Mannheim	Badische Stsb.	
82	—	—	1	—	Gazeverschlag —	5	82	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
83	—	—	1	—	hölz. Hammer —	—	83	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
84	—	—	1	—	schwarzer Handkoffer	7	84	Hamburg- Klosterthor	K. E.-D. Altona	unabgefertigtes Gepäck v. Neumünster.
85	—	—	1	—	Hutschachtel —	0,5	85	Berlin P.	K. E.-D. Magdeburg	
86	—	—	1	Kiste	leer —	13	86	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
87	—	—	1	„	Kleidung —	37,5	87	Vienenburg	K. E.-D. Magdeburg	
88	—	—	1	Korb	leer —	0,25	88	Rotselair	Grand Central Belge	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
89	—	—	1	Pack	braune Körbe —	10	89	Frankfurt a/M. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	
90	—	—	3	Körbe	leer —	9	90	Louvain	Grand Central Belge	
91	—	—	1	—	Krahnenkette —	—	91	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
92	—	—	1	—	eiserne Latirstange —	—	92	Düren	”	
93	—	—	1	—	hölz. Litermaass —	0,25	93	Heide	K. E.-D. Altona	
94	—	—	1	—	Malerbrett —	18	94	Oebisfelde	K. E.-D. Magdeburg	
95	—	—	2	—	eis. Maschinentheile	14	95	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
96	—	—	1	—	Metalllager —	0,5	96	Tiegenhof	K. E.-D. Bromberg	
97	—	—	1	Kollo	Pflugschaar —	2	97	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
98	—	—	1	—	schmiedeeis. Ring —	24,5	98	Freiberg	Sächsische Stsb.	
99	—	—	1	Kollo	gusseis. Ringe —	23	99	Coblenz Rh.	Linksrh. Köln	
100	—	—	3	Stangen	Rundeisen —	3,5	100	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
101	—	—	1	Ballen	3 Säcke —	2	101	Osterburken	Badische Stsb.	
102	—	—	1	Kollo	3 Sägeblätter —	1,5	102	Lübeck Güterverwalt.	Lübeck-Büchener	am 29/6. aus Wagen 6260 H.
103	—	—	3	Ballons	Schwefelsäure —	—	103	Zittau	Sächsische Stsb.	
104	—	—	1	—	Schwelle —	75	104	Maximilianowo	K. E.-D. Bromberg	
105	—	—	1	—	gedrehte Spitze zum Kleiderhalter	—	105	Güstrow	Meckl. Friedr. Frzb.	
106	—	—	3	Stangen	Stahl —	17	106	Annaburg	K. E.-D. Erfurt	im Wg. 4856 Frkf. gef.
107	—	—	1	—	Treibachsgabel-Verbindungsstück	14	107	Eydtkuhnen	K. E.-D. Bromberg	
108	—	—	2	—	Unterleghölzer —	46	108	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
109	—	—	1	Rolle	Verdichtungsmaterial	34,5	109	Darmstadt	Main-Neckarb.	
110	—	—	1	—	Wagenteder —	6,5	110	Gera	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision gef.

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

1	B B	—	¼	Fass	leer —	20	1	Königgrätz	Oe.N.-W.u.S.-N.-D.V.	seit 21/6.
2	C F E	5951/52 6015/16	4	Ballen	Strohpapier —	174	2	Neubydzow	”	” 30/6.
3	G F	43	1	”	Pfeffer —	53	3	Znaim	”	” 14/6.
4	J	6675/7	3	Säcke	Soda —	229	4	Jedlersee	”	” 26/6.
5	L	3318	1	Stück	Cottone —	16,5	5	Hohenelbe	”	” 24/6.
	J K	3616	1	”		16				
6	M	12	1	Koffer	unbekannt —	43	6	Wisocan	”	” 5/6.
7	M J S	1	1	Fass	leer —	40	7	Prag	”	” 10/6.
	J S	1/4	4	Fässer						
8	T G	823	1	Pack	Fourniere —	84	8	Znaim	”	” 24/6.
9	T T D	69	1	Kiste	Glas u. Teller —	21	9	Wlkawa	”	” 6/6.
10	Leopold Kohn Gablonz	—	1	Pack	unbekannt —	2	10	Reichenberg	”	” 26/6.
11	RB	90/91	1	Ballen	Jute —	182,5	11	Königshain	”	” 30/6.
12	—	—	1	Sack	Gerstenschrot —	50	12	Prag	”	” 6/6.
13	—	—	2	Stück	trockene Häute —	20	13	Wien	”	” 26/6.
14	—	—	1	schwarzer Koffer	unbekannt —	19	14	Iglau	”	” 2/6.
15	—	—	1	Oelfass	leer —	45	15	Prag	”	” 19/6.
16	—	—	1	Pack	unbekannt —	2	16	Leitmeritz	”	” 30/6.

Amtliche Bekanntmachungen.

(Fortsetzung.)

Norddeutsch-Sächsischer Verbandsgüterverkehr. Am 1. August 1891 tritt für den Norddeutsch-Sächsischen Verbandsgüterverkehr ein neues Tarifheft (Nr. 2) in Kraft.

Dasselbe umtasst den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona (mit Einschluss der Kreis Oldenburger Eisenbahn), der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, des Deutsch-Nordischen Lloyd, der Eutin-Lübecker, der Lübeck-Büchener, der Paulinenaue-Neu-Ruppiner, der Prignitzer und der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn einerseits und Stationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie der Station Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn andererseits.

Durch das neue Tarifheft Nr. 2 werden aufgehoben:

1. der Norddeutsch-Sächsische Gütertarif, Heft Nr. 2, vom 1. April 1888 nebst Nachträgen,
2. der Norddeutsch-Sächsische Gütertarif, Heft Nr. 3, vom 1. Juni 1890 nebst Nachtrag I.

Bei beiden Tarifen bleiben indessen die Bestimmungen, Entfernungen und Frachtsätze für nachbenannte Stationsverbindungen bis auf weiteres in Wirksamkeit:

a) für Görlitz (S. Stb.),
b) für Röderau bezüglich des Verkehres mit den auf Seite 45—48 des Tarifheftes Nr. 3 genannten aussersächsischen Stationen, ferner den Stationen Brokstedt und Witienberge des Direktionsbezirks Altona, Lübeck der Lübeck-Büchener Bahn, sowie den Stationen der Prignitzer, Wittenberge-Perleberger und der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn.

Ausserdem treten in einigen Stationsverbindungen auch Erhöhungen gegenüber der seitherigen Frachtberechnung ein, die jedoch nur unbedeutend (1—3 km) und erst am 15. September d. J. Gültigkeit erlangen.

Dresden, den 17. Juli 1891. (1472)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband, Ausnahmetarif 1a Theil I. Zum Deutsch-Russischen Ausnahmetarif 1a für Getreide usw. zur überseeischen Ausfuhr wird mit Gültigkeit vom 20. Juli alten/1. August neuen Stils 1891 der VI. Nachtrag herausgegeben. Derselbe enthält ausser Tarifberichtigungen noch anderweite ermässigte Frachtsätze für den Verkehr von den Stationen der Moskau-Nischnyer und Moskau-Jaroslawer Eisenbahn nach Königsberg, Memel und Pillau sowie die Einbeziehung des Bahnweges über Minsk-Wileika-Wirballen für den Verkehr von den auf Seite 15 des Tarifs bezw. 8 des I. Nachtrags enthaltenen Stationen der Moskau-Brester Bahn nach Königsberg und Pillau.

Druckstücke des VI. Nachtrages können von den Verbandstationen bezogen werden.

Bromberg, den 17. Juli 1891. (1473)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 1. August 1891 tritt zum Verbandsgütertarif zwischen den Stationen des Bezirks Bromberg und der Marienburg-Mlawkaer Bahn der Nachtrag XII in Kraft. Derselbe enthält ausser bereits früher veröffentlichten Tarifänderungen nähere Bestimmungen über die Beförderung von Getreide in loser Schüttung, neue Frachtsätze für Dt. Eylau und Dt. Eylau Stadt, sowie neue Frachtsätze für Marienburg K. O. und M. M. E.

Bromberg, den 20. Juli 1891. (1474)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. August d. J. wird das öffentliche Ladegeleis auf der Haltestelle Theissen in Betrieb genommen.

Mit diesem Tage fällt die Geleisbenutzungsgebühr und die Ueberfuhrgebühr von je 50 ₰ für den Wagen für solche Sendungen fort, welche auf diesem Ladegeleise abgefertigt und nicht nach den Geleisen der daselbst angeschlossenen Werke übergeführt werden.

Erfurt, den 21. Juli 1891. (1475)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Verkehr Frankfurt a/M.-Köln (rrh.). Zu dem Gütertarif für vorbezeichneten Verkehr kommt vom 1. August d. J. ab der Nachtrag XVII zur Einführung.

Derselbe enthält neben mehrfachen, bereits früher eingeführten Ergänzungen der besonderen Bestimmungen und der Ausnahmetarife, Entfernungen und Frachtsätze für die neuaufgenommene Station Altendorf a. d. Ruhr des Bezirks Köln (rechtsrh.), sowie anderweite seit dem 1. Januar d. J. gültige Entfernungen und Frachtsätze für Station Gemünden des Direktionsbezirks Frankfurt a/M.

Der Nachtrag ist durch die Abfertigungsstellen der betheiligten Verwaltungen zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist.

Frankfurt a/M., den 18. Juli 1891. (1476)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Eisenbahntarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, Theil I, vom 1. April 1890. Die Bestimmung unter III B 5 des vorbezeichneten Tarifs, betreffend Transportermässigung für einzelne Stück Zuchtvieh, findet vom 1. August d. J. ab auch auf zur Zucht bestimmte Pferde Anwendung.

Berlin, den 17. Juli 1891. (1477 MG)
Namens sämmtlicher Deutscher Eisenbahnverwaltungen:
Die Königliche Eisenbahndirektion
zu Berlin,
als geschäftsführende Verwaltung.

Thüringisch-Bayerischer Güter-Verkehr. Am 1. August d. J. treten für die Beförderung von Europäischem Stammholz, Hopfenstangen und Telegraphenstangen (Ausnahmetarif Nr. 2) folgende Sätze in Kraft:

Von und nach	Pössneck	Saalfeld (Thüringen)
	Mark für 100 kg	
Kirchseeon . .	1,31	1,26
Schwaben . .	1,30	1,25

Erfurt, den 22. Juli 1891. (1478)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Französischer Güterverkehr. (Verkehr Elsass-Lothringen-Frankreich.) Am 1. August d. J. tritt zu dem direkten Tarife Elsass-Lothringen-Frankreich (Theil II a Heft 14 vom 1. Januar 1890) ein Nachtrag II in Kraft.

Derselbe ist von unserer Drucksachen-Kontrole und von den diesseitigen Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Strassburg, den 18. Juli 1891. (1479)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Für die direkte Güterabfertigung zwischen Stationen der K. Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, der Luxemburgischen Wilhelmsbahn und der Prinz Heinrichbahn anderseits tritt am 1 August 1891 ein neuer Tarif als Theil II, Heft Nr. 1 des Süddeutschen Verbands-Gütertarifs, Verkehr zwischen Deutschen Bahnen, in Kraft, durch welchen der Tarif zwischen Stationen der K. Bayerischen Staatsbahnen einerseits und der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Luxemburgischen Wilhelmsbahn anderseits vom 1. Mai 1882 nebst den dazu erschienenen Nachträgen und sonstigen Verfügungen aufgehoben wird. Durch den neuen Tarif treten neben vielfachen Ermässigungen auch einzelne Frachterhöhungen ein; ferner wird für verschiedene Stationen, bei welchen sich ein Verkehr nicht entwickelt hat, die direkte Abfertigung aufgehoben. Soweit Erhöhungen eintreten und die seitherigen direkten Frachtsätze ohne Ersatz ausser Geltung gesetzt werden, kann der Tarif vom 1. Mai 1882 noch bis zum 1. Oktober 1891 in Anwendung kommen.

Der neue Tarif kann um den Preis von 80 ₰ für ein Stück bei dem Materialdepot der Generaldirektion der K. Bayerischen Staatsbahnen in München und bei der Drucksachenverwaltung der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen bezogen werden.

München, den 20. Juli 1891. (1480)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Für eine hiesige grössere Eisenconstructions-Werkstätte u. Wellblechfabrik wird ein tüchtiger Ingenieur zum sofortigen Antritt gesucht. Gefl. Offerten unter G. K. 1007 an Max Gerstmann, Friedrichstr. 125 erbeten.

Gebrauchte, noch gut erhaltene
Gütereisenbahnwagen
von 200 Ctr. Tragfähigkeit, suchen zu kaufen
Bremer Oelfabrik
BREMEN.

Columbus-Freitreppe
D. R. P.
Columbus- Perron und Trottoir aus Eisen, für Gärten, Wege, Böschungen, Dämme; besonders vortheilhaft für Anlagen in aufgeschüttetem Boden; haltbarer, schöner, 33 % billiger als Steintreppen. Ill. Preisliste kostenfrei.
Richard Hermanns & Co., Elberfeld.

Vorkursus: October. **Anhaltische Bauschule Zerbst** Wintersemester: 4. November.
Bauhandwerker, Tischler, Steinmetzen, Ziegelei-Techniker, s. Fachschule f. Eisenb.-, Strassen- u. Wasserbautechniker. Reifeprfg. v. Staats-Prüfungs-Commiss. Kostenf. Ausk. d. d. Direct.

Technikum Hildburghausen. Getrennte Fachschulen für Maschinentechniker etc. Baugewerk & Bahnmeister etc.
Hon. 75 Mk. Vorunterr. frei. Rathke, Dir.

Rudolf Weber, Haynau i/Schlesien
empfiehlt seine anerkannt vorzüglichen
Eisenbahn-Blitz-Draisinen
neuester Construction.
Preis pro Stück 300 Mark.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin.
Kgl. Eisenbahn-Betriebsamt.
Stralsund, d. 23/10. 90.

An Herrn **Rudolf Weber**, Haynau i/Schl.

Auf das gefl. Schreiben v. 12/8. d. J. erwidern wir Ihnen ergebenst, dass die von Ihnen in diesem Jahre bezogenen 3 sogenannten Blitz-Draisinen sich bisher gut bewährt haben. Dieselben verbinden Leichtigkeit, Fahrsicherheit und bequemen Sitz mit leichter Transportfähigkeit. Wir halten diese Draisinen zur Benützung für Streckenrevisionen für wohl geeignet.

gez. Hoos.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 58. 1891.

Zeitung des Vereins

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk.
[illegible] frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 29. Juli 1891.

Inhalt:

Eisenbahnwesen und Zeitungsschreiberei.
Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Rechnungsjahr 1889. (Schluss.)
Vereins-Mittheilungen:
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands.
Intern. Eisenbahnkongress.
Einführung der Mitteleurop. Zeit in Württemberg.
Preussische Staatsbahnen:
Be- und Entladung von Eisenbahnwagen.
Rangirgebühren.
Uebernachtungsgebäude.
Betriebseröffnungen.
Eröffnung von Stationen und Güternebenstellen.
Gernrode-Harzgeroder Eisenb.
Lübeck-Büchener Eisenb.
Mecklenburgische Südbahn.
Ronsdorf-Müngstener Eisenb.
Wermelskirchen-Burger Eisenb.
Güterabfertigungsgebühren.
Dampfheizung.
Münchener Strassenbahn-Ges.
Strassburger Strassenbahn-Ges.
Bahn- und Wasserverkehr in Frankfurt a/M.
Böhm. Braunkohlen-Verkehr.
Niederländ. Staatseisenbahnen.
Aus der Schweiz:
Schweizerische Seethalbahn.
Tössthalbahn.
Appenzeller Strassenbahnen.
Strassenbahn Frauenfeld-Wyl.
Schweizerische Centralbahn.
Schweizerische Nordostbahn.
Aus Spanien:
Verschmelzung von Eisenbahnnetzen.
Urtheile des Reichsgerichts:
Erkenntniss vom 4/2. 1891.
Entscheidung des Ober-Verwaltungsgerichts:
Erkenntniss vom 7/4. 1891.
Verschiedenes:
Sterbekasse der Beamten des Eisenb.-Direktionsbez. Berlin.
Personalnachrichten:
Württembergische Staatsbahnen.
Mecklenburg. Friedrich Franzb.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Verkehrsstörungen.
2. Güterverkehr.
3. Offene Stellen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Eisenbahnwesen und Zeitungsschreiberei.

Man macht in neuerer Zeit mehr und mehr die Beobachtung, dass in den Zeitungen der verschiedensten Richtungen mit einer Unkenntniss sondergleichen über Eisenbahnverhältnisse geurtheilt wird und sinnlose Rathschläge über Verwaltung, Bau und Betrieb ertheilt werden. Die Sache ist insofern erklärlich, als fast jeder die Eisenbahn befährt, sie damit kennen zu lernen glaubt und sich im gegebenen Fall berufen hält, sein Urtheil der Oeffentlichkeit zu übergeben, das dann von jeder Zeitung kritiklos abgedruckt wird. Goliathschienen, Centralweichenstell-Vorkehrungen auf den kleinsten Stationen, Abwehr des Tuberkelbacillus aus den Wagen, verbesserte Bremseinrichtungen, das sind so landläufige Forderungen; schlechte Verwaltungsorganisation, falsche Besetzung der höheren Stellen, das sind so landläufige Klagen. Man sieht aus jeder einzelnen dieser Zeitungsschreibereien, dass dem Schreiber eine vollständige Unkenntniss der Verwaltungseinrichtungen, der finanziellen, baulichen und Betriebsverhältnisse der Eisenbahnen in hohem Grade eigen ist; gleichwohl werden sie aufgetischt. Was ist über Staffel-, Kilometer-Zonentarif geschrieben und gesprochen worden und wie wenig hiervon beruhte auf eingehender Kenntniss der in Betracht zu ziehenden wirthschaftlichen, finanziellen, Betriebsverhältnisse usw.?

Wir haben, um auch Beispiele anzuführen, aus einer Nummer einer Berliner „Zeitung für unparteiische Politik", einiges vermerkt, was theils in dem Blatt selbst zu Tag gefördert, theils mit besonderem Eifer von anderen Blättern übernommen ist.

Da wird z. B. über die Eigenthümlichkeiten unseres Eisenbahn-Beamtenthums gesprochen und die Ausbildung, welche die Leiter des Eisenbahnwesens geniessen, als eine „unzureichende" getadelt. Diese Laufbahn stehe innerhalb der Preussischen Verwaltung als ein Unikum da. „Der General ist einmal gemeiner Soldat gewesen, der Generalpostmeister hat als Eleve am Schalter gesessen, der Oberberghauptmann hat als Hauer in der Grube gearbeitet, einen Abstich am Hochofen gemacht und ist am Puddelofen thätig gewesen" usw. „Nur die Leitung der Staatseisenbahnen wird in die Hände von Beamten gegeben, die ursprünglich für einen ganz anderen Beruf ausgebildet sind und nun eine kurze Ausbildungszeit durchmachen, in welcher sie sich mit dem Betrieb den sie künftig zu leiten haben, vertraut machen sollen." Man sollte kaum glauben, einem derartigen Bierbankgeschwätz in einem weit verbreiteten Blatt zu begegnen. Soweit wie etwa der General „gemeiner" Soldat gewesen ist, hat auch der höhere Eisenbahnbeamte den „gemeinen" Dienst kennen gelernt und wie der Herr Generalpostmeister am Schalter gesessen, hat auch Schreiber dieser Zeilen Fahrkarten verkauft, Gepäck und Güter abgefertigt und Telegraphiren gelernt. Oder soll der

höhere Eisenbahnbeamte etwa noch einen Vorbereitungsdienst als Schaffner, Bremser, Schmierer durchmachen? Es ist schwer, derartigen Geistesergüssen gegenüber ernst zu bleiben.

In einem andern kürzlich veröffentlichten Aufsatz eines Postbeamten wird die grossartige Entwickelung der Reichspost gepriesen, ohne zu erwähnen, dass die Eisenbahnen der Post alles nahezu umsonst befördern müssen*) und dadurch im Verkehr, z. B. im Personen- und Schnellzugdienst, oft sehr gestört werden, und dann die überaus geistreiche Bemerkung gemacht, dass sich bei der Deutschen Eisenbahnverwaltung seit 1870 im wesentlichen nichts geändert, bezw. verbessert habe. Für Eisenbahn-Fachmänner bedarf die Grösse dieses Unsinns keines weiteren Nachweises; man sollte es aber für unmöglich halten, dass ein Deutsches Blatt ihn seinen Lesern bieten könnte.

Noch einige kleinere Proben, alle aus demselben Blatt: anlässlich des Herausfallens zweier Personen aus dem Zug in Bayern wird das merkwürdige Vorkommniss erörtert, dass eine schadhafte Wagenthür auch auf der Berliner Stadtbahn einen Unfall herbeiführen könne (eine ganz absonderliche Geschichte) und dazu bemerkt, dass ein solcher „lebensgefährlicher" Wagen trotz der Mahnung des Passagiers im Zuge bleibt, weil, wenn der Zugführer Abends „nach Hause" komme, niemand mehr da ist, dem er die Sache melden könne. Also der Zugführer der Stadtbahn kann nur Abends „zu Hause" etwas melden! — Im übrigen hat er seinen Fahrbericht zu führen und alle Mängel usw. bei Vermeidung der Strafe einzutragen, worauf sie sofort verfolgt, bezw. beseitigt werden. Also vollständige Unkenntniss der getadelten Verhältnisse!

Im Winter wurde darüber geklagt, dass nicht alle Nachtschnellzüge nur mit Schlafwagen gefahren würden, was eine ungemeine Einsicht in die einschlägigen Verhältnisse bekundet und in der mir vorliegenden neuesten Ausgabe wird anlässlich eines grossen Verkehrs auf der Berliner Stadtbahn der Wunsch ausgesprochen „die Polizei möge den ‚unglaublichen Zuständen' ein Ende machen, wenn nicht bald die Betriebsmittel genügend verstärkt werden." Welche überraschende Kenntniss der bestehenden Verwaltungsgrundlagen!

Wir beschränken uns auf diese Beispiele aus einem Blatt; sie könnten ja leicht hundertfach vermehrt werden. Wir wollten aber diese jedem aufmerksamen Zeitungsleser offenkundige Thatsache einmal hier zur Sprache bringen. Gern werden die Eisenbahnverwaltungen sachlichen, vernünftigen Erörterungen der Presse über das Eisenbahnwesen, begründeten Klagen über Missstände irgend welcher Art Beachtung schenken; aber der Wust von kritiklosem Geschreibsel überwuchert das Gute, und auf diese Weise könnte es schliesslich dahin kommen, dass man auch das letztere übersieht.

*) Anmerkung der Redaktion. Der Werth der Leistungen der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung für die Reichspost-Verwaltung beträgt dem Vernehmen nach jährlich rund 86 Millionen Mark.

Anmerkung der Redaktion. Es ist wohl nicht zu bestreiten, dass mehrfach in den Tageszeitungen Kundgebungen über das Staatseisenbahnwesen laut geworden sind, die den Charakter der systematischen Nörgeleien getragen haben. Bestimmte Kreise scheinen eine förmliche Hetze gegen die Staatsbahneinrichtungen für zweckdienlich gehalten zu haben, weil es für ihre politischen oder für ihre geschäftlichen Interessen so passte. Um diesen tendenziösen Angriffen den Deckmantel der Sachkunde zu geben, hat man gewisse Streitfragen — als z. B. die Stellung der Juristen zu den technischen Beamten — herausgegriffen und weiter verarbeitet, womit weder dem einen noch dem anderen Beamtenkreise, geschweige denn der Sache ein Nutzen geschieht. Das ist auch gar nicht die Absicht bei diesem Feldzuge. Man gebraucht ein Aushängeschild für die Angriffe und es soll alles schlecht sein. Hinter den Coulissen stehen nicht selten die Führer der geschäftlichen Interessen und lassen ihre Strohmänner arbeiten. Das ungereimteste Zeug wird dem Publikum geboten — alles zum Nutzen eines bestimmten Zweckes. Unreife Geister wagen sich an die schwierigsten Fragen und haben das Rezept schon fertig, bevor sie den Stoff überhaupt kennen gelernt haben. Mit diesen Leuten kann man nicht streiten „sie haben ja so Recht!" Ernst darf man die Sache erst nehmen, wenn die Schwätzereien wirklich Schaden anrichten können. Dann muss allerdings die Maske abgerissen werden, damit der Teufelsfuss sich nicht mehr verstecken kann. Jetzt hat das noch nichts auf sich. Du lieber Gott, in den Hundstagen hält es ja manchmal schwer die Spalten zu füllen. Warten wir ab.

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Rechnungsjahr 1889.

(Schluss aus Nr. 55.)

Ueber die in dem Berichtsjahre bei den sämmtlichen Vereinsbahnen vorhanden gewesenen Beamten und Arbeiter gibt die nachstehende Tabelle Auskunft:

Laufende Nr.	Verwaltungszweig	Angestellte		Arbeiter im Tagelohn	zusammen	Besoldungen, Löhne und andere Bezüge	
		männliche	weibliche			überhaupt	durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge
		Anzahl				Mark	
1	Allgemeine Verwaltung	17 279	155	2 086	19 520	60 058 847	838
		(16 803)	(136)	(2 153)	(19 092)	(52 525 212)	(755)
2	Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	53 810	3 555	144 112	201 477	132 373 095	1 847
		(52 445)	(3 476)	(137 063)	(192 984)	(125 731 565)	(1 808)
3	Verkehrsdienst	120 773	525	106 271	227 569	262 192 383	3 659
		(117 523)	(419)	(97 833)	(215 775)	(247 274 873)	(3 555)
4	Zugförderungs- und Werkstättendienst	36 514	7	104 827	141 348	172 301 945	2 404
		(34 970)	(7)	(99 375)	(134 352)	(163 401 988)	(2 349)
5	Verwaltungszweige unter 1—4	228 376	4 242	357 296	589 914	626 926 270	8 748
		(221 741)	(4 038)	(336 424)	(562 203)	(588 933 638)	(8 467)

Im Berichtsjahre betrug die Zahl der Ruhegehalts- usw. Kassen bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 83 gegen 126 im Vorjahr. Zu Anfang des Berichtsjahres besassen diese Kassen einen Vermögensbestand von zusammen 160 466 935 (206 946 355) ℳ, welcher sich unter Hinzurechnung der innerhalb des Berichtsjahres durch Einlagen der Betheiligten, Zuschüsse aus Gesellschafts- oder Staatsmitteln, sowie durch sonstige Eingänge erzielten Einnahmen im Betrage von zusammen 26 861 933 (34 776 661) ℳ und nach Abzug der in derselben Zeit durch Ruhegehälter, Wittwen- und Erziehungsgelder, Unterstützungen und sonstigen Umstände bedingten Ausgaben im Betrage von 18 471 213 (24 961 291) ℳ am Schlusse des Berichtsjahres auf 168 857 655 (216 761 725) ℳ erhöht hatte. Mit dem 1. April 1889 sind die Vermögensbestände aller im Bereiche der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung aus früherer Zeit bestehenden Beamtenpensions- und Unterstützungskassen ehemaliger Beamten der verstaatlichten Privatbahnen und die Pensionskassen der Staatseisenbahn-Beamten zu einem Pensions-Garantiefonds vereinigt worden, dessen Verwaltung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld übertragen worden ist. Von dem genannten Tage ab werden demzufolge alle auf Grund der Kassensatzungen zu leistenden Ausgaben aus den Betriebsfonds bestritten, welchen alle satzungsmässigen Einnahmen, insbesondere auch die Beiträge der Beamten, zufliessen. Hieraus erklären sich die Unterschiede gegen die Vorjahre.

Bei den sämmtlichen Vereinsbahnen waren 265 (263) Kranken-, Sterbe- und Unterstützungs- usw. Kassen vorhanden mit einem Vermögen zu Anfang des Berichtsjahres von 20 085 631 (18 568 106) ℳ, welches unter Hinzurechnung der innerhalb des Berichtsjahres durch Einlagen der Betheiligten, Zuschüsse aus Gesellschafts- oder Staatsmitteln, sowie durch sonstige Eingänge erzielten Einnahmen in Höhe von 10 751 067 (10 040 417) ℳ und der durch Krankengelder, Arzneikosten, Unterstützungen, Büreaubedürfnisse und sonstige Verwaltungskosten verursachten Ausgaben von zusammen 8 854 342 (7 931 603) ℳ eine Höhe von 21 982 481 (20 676 920) ℳ erreichte.

Die für Privatzwecke bestimmten, d. h. solche Bahnen, welche nicht dem öffentlichen Verkehre dienen, sondern nur eine gewerbliche, Bergbau- oder sonstige Anlage mit einer Hauptbahn verbinden, sind in der folgenden Tabelle zusammengestellt; es waren vorhanden:

Laufende Nr.	Bahngruppe	Bergwerks- und Hüttenbahnen	Fabrikbahnen	land- und forstwirthschaftliche Bahnen	sonstige Bahnen	zusammen	Gesammtlänge der Anschlussbahnen
		Anzahl					km
1	bei den Deutschen Bahnen	735 (716)	2 601 (2 405)	96 (90)	434 (415)	3 866 (3 626)	2 395,18 (2 232,79)
2	bei den Luxemburgischen, Niederländischen u. anderen Vereinsbahnen	45 (50)	128 (113)	7 (13)	19 (15)	199 (191)	123,64 (126,51)
3	bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	317 (308)	638 (596)	49 (45)	231 (194)	1 235 (1 143)	1 365,76 (1 207,62)
4	bei den sämmtlichen Vereinsbahnen	1 097 (1 074)	3 367 (3 114)	152 (148)	684 (624)	5 300 (4 960)	3 824,58 (3 566,92)

An diesen Anschlussbahnen waren die sämmtlichen Preussischen Staatsbahnen der Zahl nach mit 2 561 Linien, mithin 48 %, und der Länge nach mit 1 669,81 km, mithin 44 % betheiligt.

Mit Dampfkraft betrieben waren 2 197,81 (2 063,26) km voll-(normal-)spurige und 503,11 (453,83) km schmalspurige, mit Pferdekraft 713,43 (670,20) km vollspurige und 406,59 (377,99) km schmalspurige Strecken.

Die Ergebnisse der dem Vereine angehörigen schmalspurigen Bahnen umfassen:

1. die von der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen betriebene, 5,17 km lange Eichstätter Bahn (Eichstätt-Bahnhof-Eichstätt-Stadt);
2. die von der Grossherzoglichen Eisenbahndirektion in Oldenburg betriebene, 7,00 km lange Ocholt-Westersteder Bahn;
3. die dem Sächsischen Staatseisenbahnnetze angehörigen, im ganzen 199,45 km langen Bahnen Wilkau-Saupersdorf, Hainsberg-Kipsdorf, Oschatz-Döbeln, Radebeul-Radeburg, Klotzsche-Königsbrück, Zittau-Markersdorf, Mosel-Ortmannsdorf, Potschappel-Wilsdruff, Wilischthal-Ehrenfriedersdorf mit Herold-Thum, Mügeln-Nerchau-Trebsen, Schönfeld-Geyer und Grünstädtel-Rittersgrün;
4. die von dem Transportunternehmer R. Pringsheim in Beuthen in Oberschlesien betriebenen, im ganzen 110,86 km langen Schmalspurbahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau;
5. die von der Betriebsverwaltung der Wismar-Rostocker Eisenbahn betriebene, 6,61 km lange Doberan-Heiligendammer Eisenbahn;
6. die von der K. K. Eisenbahn-Betriebsdirektion in Linz betriebene, 27,34 km lange Lambach-Gmundener Eisenbahn;
7. die von der Direktion der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen betriebene, 22,90 km lange Gran-Bresnitz-Schemnitzer Eisenbahn;
8. die von der Betriebsleitung der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn betriebene, 25,51 km lange Gölnitzthal-Schmalspurbahn;
9. die von der Generaldirektion der Ungarischen Nordostbahn betriebene, 32,77 km lange Taraczvölgyer Bahn und
10. die zu den Königlich Rumänischen Staatseisenbahnen gehörigen, 84,80 km langen Schmalspurbahnen Bácau-Piatra und Crasna-Dobriná.

Die unter den laufenden Nummern 1—3 und 6—10 aufgeführten Bahnen dienen dem Personen- und Güterverkehre und die unter laufender Nr. 5 aufgeführte Doberan-Heiligendammer Eisenbahn nur dem Personenverkehre, während die unter laufender Nr. 4 bezeichneten Schmalspurbahnen im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau nur für den Güterverkehr bestimmt sind. Die Spurweite derselben schwankt zwischen 0,75 und 1,106 m. Die stärkste Neigung von 1:29 hat die Lambach-Gmundener Bahn (Rollbahn bei Louisenhain 1:11), der kleinste Krümmungshalbmesser auf freier Strecke von 19 m befindet sich bei den Schmalspurbahnen im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau. Von den zusammen 509,66 km langen Bahnen sind nur auf eine Länge von 13,75 km öffentliche Strassen als Unterbau mitbenutzt. Am Schlusse des Berichtsjahres betrug bei den vorstehend bezeichneten Bahnen das verwendete Anlagekapital zusammen 33 882 003 Mark oder durchschnittlich auf 1 km Bahnlänge 68 439 ℳ. Der Betrieb wurde vermittelst 101 Lokomotiven, 210 Personenwagen und 3 974 Gepäck- und Güterwagen ausgeführt, welche zusammen 1 555 399 Lokomotivnutzkm und 37 686 857 Wagenachskilometer zurückgelegt haben. Befördert wurden 1 896 735 Personen auf 21 707 302 Personenkm und 2 779 501 t Güter auf 37 010 692 tkm.

Aus der nachstehenden Tabelle sind die finanziellen Ergebnisse der Schmalspurbahnen zu ersehen:

Lfde. Nr.	Art der Berechnung	Einnahmen	Ausgaben	Ueberschuss
		im Durchschnitt		
		Mark		
1	Auf das Kilometer Bahnlänge	5 807 (5 646)	3 014 (2 854)	2 289 (2 309)
2	„ „ Lokomotivnutzkilometer	1,70 (1,71)	0,97 (0,95)	—
3	„ „ Wagenachskilometer	7,01 ₰ (6,82 „)	3,98 ₰ (3,05 „)	—

Die Ausgaben betrugen in Hunderttheilen der Einnahmen 56,84 (55,28) und der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Ausgaben 43,16 bezw. der letztere in Hunderttheilen des verwendeten Anlagekapitals 3,26 (3,09).

Im Berichtsjahre waren bei den Schmalspurbahnen 341 (344) Angestellte und 507 (600) Arbeiter im Tagelohn, zusammen 848 (944) Personen beschäftigt, für welche an Besoldungen, Löhnen und sonstigen Bezügen 606 968 (511 653) ℳ aufgewendet wurden. H—g.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2499 vom 23. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Unterausschusses für die Umarbeitung des Vereins-Betriebsreglements und des Uebereinkommens zu demselben, Begleitschreiben zum Protokoll der am 26./27. Juni d. J. in Frankfurt a/M. abgehaltenen Sitzung des Unterausschusses (die nächste Sitzung des Unterausschusses soll am 21. September d. J. in Baden-Baden stattfinden) (abgesandt am 24. d. Mts.).

Nr. 2521 vom 23. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Veränderung in der Betriebsleitung der Ungarischen Linien der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (abgesandt am 24. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands.

Auf Grund des Art. 45 der Reichsverfassung hat der Bundesrath in seiner Sitzung vom 4. d. Mts. nachstehende Ergänzungen und Abänderungen der Anlage D zu § 48 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands beschlossen:

I. Im ersten Absatz der Bestimmung unter I ist am Schlusse hinter den eingeklammerten Worten (ein chemisches Pulver aus aufgelöster nitrirter Cellulose) einzuschalten:

„sowie solche rauchschwache Pulver, welche aus gelatinirter Schiessbaumwolle ohne Zusatz anderer Explosivstoffe hergestellt sind."

II. Am Schlusse der Bestimmung unter XI ist als neuer Absatz folgende Vorschrift einzuschalten:

„Schwefelkohlenstoff im Gewicht von höchstens 2 kg darf mit anderen bedingungslos zur Eisenbahnbeförderung zugelassenen Gegenständen zu einem Frachtstück vereinigt werden, wenn der Schwefelkohlenstoff sich in dicht verschlossenen Blechflaschen befindet und mit dem übrigen Inhalt des Frachtstückes in eine starke Kiste mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl oder anderen lockeren Stoffen fest eingebettet ist.

Das Frachtstück darf nur in offenen Wagen ohne Decken befördert werden und auf dem Frachtbriefe muss besonders bemerkt sein, dass das Frachtstück Schwefelkohlenstoff enthält."

III. Die Bestimmung unter XXVIII erhält folgende Fassung:

„Kienruss wird nur in dichten, gegen Durchstäuben Sicherheit gewährenden Umhüllungen (Säcken, Fässern, Kisten und dergleichen) verpackt zur Beförderung zugelassen.

Befindet sich der Kienruss in frisch geglühtem Zustande, so sind zur Verpackung kleine, in dauerhafte Körbe verpackte Tönnchen oder Gefässe zu verwenden, welche im Innern mit Papier, Leinwand oder ähnlichen Stoffen dicht verklebt sind.

Aus dem Frachtbriefe muss ersichtlich sein, ob der Kienruss sich in frisch geglühtem Zustande befindet oder nicht, andernfalls wird er als frisch geglüht behandelt."

Vorstehende Aenderungen treten am 1. August d. J. in Kraft.

Internationaler Eisenbahnkongress.

Der vierte internationale Eisenbahnkongress, welcher für den September d. J. in Aussicht genommen war, soll nach der nunmehr getroffenen Bestimmung erst im Juni 1892 in Petersburg stattfinden. Bekanntlich wurde der erste Kongress 1885 in Brüssel, der zweite 1887 in Mailand und der dritte 1889 in Paris abgehalten. Als Ort für den fünften Kongress ist bereits Wien in Aussicht genommen. Von den Deutschen Eisenbahnverwaltungen gehört nur eine einzige, die Weimar-Geraer Eisenbahn, dem Kongresse an, zu welchem die Französischen und Russischen Bahnen das stärkste Kontingent stellen. Seitens des Centralbüreaus in Brüssel sind kürzlich mehrere Fragebogen an die Mitglieder des Verbandes versandt worden, welche sich vorzugsweise auf die Ausrüstung der Industriebahnen beziehen.

Einführung der Mitteleuropäischen Zeit in Württemberg.

Der „Staatsanzeiger für Württemberg" enthält im Anschluss an die Bekanntgabe der für den Winterfahrplan 1891/92 von der Generaldirektion gestellten Anträge die Mittheilung, dass zufolge Entschliessung des Königlichen Ministeriums der Auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, mit dem 1. April 1892 im inneren Dienst der Königlichen Staatseisenbahnen, wie in den für das Publikum bestimmten Fahrplänen, die Mitteleuropäische Zeit, d. h. die Zeit des 15. Meridians östlich von Greenwich, zur Einführung kommen wird. Sämmtliche Abfahrts- und Ankunftszeiten werden daher von dem bezeichneten Tage an um den Betrag des Unterschieds zwischen dieser Zeit und der Stuttgarter Zeit, nämlich um 23 Minuten früher gelegt.

Preussische Staatsbahnen:

Be- und Entladung von Eisenbahnwagen.

Nachdem die Staatseisenbahn-Verwaltung schon seit einigen Jahren von einer allgemeinen Abkürzung der Fristen für die Be- und Entladung der Wagen auf den Freiladegeleisen, wie sie früher in jedem Jahre einzutreten pflegte, abgesehen hat, sind die Königlichen Eisenbahndirektionen nunmehr ermächtigt worden, auch von der bisher in jedem Jahre am 15. September eingeführten allgemeinen Herabsetzung der Ladefristen für Lagerplatzpächter und Anschlussinhaber auf 6 Stunden versuchsweise Abstand zu nehmen. Soweit für die Rückgabe der Wagen von Anschlussgeleisen ein für allemal bestimmte Fristen noch nicht festgesetzt sind, soll dies unter Berücksichtigung der den Betriebsverhältnissen anzupassenden Bedienungszeiten und der sonstigen Verhältnisse des Anschlusses in auskömmlicher Weise geschehen. Im übrigen werden — abgesehen von vorübergehenden Abkürzungen der Ladefristen auf einzelnen Stationen, wo solche aus besonderen örtlichen Rücksichten zur Aufrechterhaltung eines geordneten Verkehrs, z. B. wegen Ueberfüllung von Stationen durch aussergewöhnlichen Güterandrang oder während eines Umbaues, nothwendig erscheinen — die Ladefristen auf den Staatseisenbahnen künftig allgemein 12 Tagesstunden betragen. Ob der angestellte Versuch gelingt, hängt allerdings wesentlich davon ab, ob das Bestreben der Eisenbahnverwaltung vom Publikum durch pünktliche Be- und Entladung der Wagen unterstützt werden wird.

Rangirgebühren.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat an die Königlichen Eisenbahndirektionen folgenden Erlass gerichtet: Auf den Bericht vom 23. v. Mts. erwidere ich, dass die unter B des Erlasses vom 23. Mai 1890 erwähnte Rangirgebühr in allen Fällen erhoben werden soll, wenn auf Verlangen der Parteien die Stellung eines Wagens behufs Be- und Entladung auf andere als die zur Be- und Entladung allgemein bestimmten Bahnhofsgeleise erfolgt. Es ist hierbei gleichgültig, ob dies Verlangen der Parteien vor oder nach dem Eintreffen der Ladung erfolgt, und ob das Ladegeschäft durch die Partei oder in deren Auftrage durch die Eisenbahnverwaltung erfolgt. Ist dagegen dies Verlangen erst ausgesprochen, nachdem bereits die Laderechtstellung des Wagens auf den allgemeinen Ladegeleisen erfolgt war, so wird ausserdem noch die zu C des genannten Erlasses aufgeführte Gebühr erhoben. Die Frage, ob bei der auf Verlangen der Parteien erfolgten Stellung eines Wagens an die Güterschuppengeleise behufs Be- und Entladung in und aus dem Schuppen die Gebühren zu erheben seien, wird nach Maassgabe der Betriebseinrichtungen der Eisenbahn beantwortet werden müssen. Sofern für Wagenladungsgüter oder für bestimmte Arten derselben der Güterschuppen als Ladestelle ein für alle Mal bestimmt oder zugelassen ist, sind die Güterschuppengeleise für diese Güter als Bahnhofsgeleise zu betrachten, welche im Sinne des Erlasses vom 23. Mai 1890 zur Be- und Entladung allgemein bestimmt sind.

Uebernachtungsgebäude.

Nach einer Verfügung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten an die Königlichen Eisenbahndirektionen wird, wie die „N. A. Z." berichtet, beabsichtigt, für den Bau von Uebernachtungsgebäuden allgemeine Grundsätze aufzustellen, welche bei dem Entwerfen und bei der Ausführung derartiger Gebäude einen Anhalt zu bieten geeignet sind und durch welche im Bereich der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung eine grössere Gleichmässigkeit als seither in der Vertheilung und Grösse, wie auch in der Benutzung der herzustellenden Räumlichkeiten herbeigeführt werden soll.

Betriebseröffnungen.

Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln wird die 2,6 km lange vollspurige Neubaustrecke Merchweiler-Göttelborn, welche hauptsächlich den Kohlenverkehr der Grube Göttelborn aufnehmen wird, voraussichtlich am 1. Oktober d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden.

Eröffnung von Stationen und Güternebenstellen.

Direktionsbezirk Berlin. Am 1. August d. J. wird in Gramzow bei Passow eine Königliche Eisenbahn-Güternebenstelle für den nicht an der Eisenbahn belegenen Ort Gramzow errichtet werden.

Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.). Der an der Bahnstrecke Köln-Hamm zwischen den Stationen Düsseldorf-Derendorf und Calcum gelegene Haltepunkt Unter-Rath wird am 1. August d. J. für den Personenverkehr eröffnet werden.

Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn.

Die am 18. d. Mts. abgehaltene Generalversammlung genehmigte den Abschluss und ertheilte Entlastung. Von dem Ueberschuss wurden 9000 ℳ für den Bau und die Erweiterung von Schuppen und Geleisen usw. abgesetzt. Die Vorzugsaktien erhalten 4½ % Dividende und 5408 ℳ werden auf neue Rechnung übertragen. Die Eröffnung der neuen Zweigbahn Güntersberge-Hasselfelde wird voraussichtlich am 1. November d. J. erfolgen.

Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Die jungen Aktien sind, wie verlautet, bis auf einen kaum nennenswerthen Bruchtheil bezogen worden.

Mecklenburgische Südbahn.

Nach dem Bericht für 1890 betrugen die Einnahmen 392 964 ℳ, darunter 166 325 ℳ aus dem Personenverkehr und 209 381 ℳ aus dem Güterverkehr. Es ergab sich somit aus allen Verkehrszweigen für das Kilometer durchschnittlicher Jahresbetriebslänge eine Einnahme von 3374,24 ℳ und für das gefahrene Nutzkilometer 1,49 ℳ. Die Ausgaben bezifferten sich auf 206 607 ℳ oder für das Bahnkilometer auf 1774 ℳ bezw. für das Nutzkilometer auf 0,78 ℳ. Von dem Ueberschuss von 186 357 ℳ dienen 8323 ℳ zur Deckung der Verwaltungskosten, während der Rest von 178 034 ℳ an den Betriebspächter für Betriebsführung, Risiko und Gewinn abzuführen ist. Aus den Roheinnahmen späterer Jahre sind an den Betriebspächter 34 614 ℳ für 1890, sowie 489 807 ℳ für frühere Jahre, insgesammt also noch 524 421 ℳ nachzuzahlen. Ausserdem hat der Betriebspächter für den Erneuerungsfonds bisher 18 313 ℳ aufgewendet, während die Gesellschaft später noch 39 828 ℳ nachzulegen hat. Somit beträgt der Unterabschluss 582 563 ℳ bei einem Aktienkapital von 6 008 000 ℳ. Letzteres setzt sich aus 3 500 000 ℳ Stammprioritäten, 1 180 000 Mark Stammaktien Littr. A und 1 328 000 Stammaktien Littr. B zusammen.

Ronsdorf-Müngstener Eisenbahn.

In der am 23. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung wurden die Anträge auf Wiederwahl des Verwaltungsrathes genehmigt und eine Erhöhung des Kapitals auf 1 022 000 ℳ beschlossen.

Wermelskirchen-Burger Eisenbahn.

Der „Voss. Ztg." wird geschrieben: Der Bericht über das erste Betriebsjahr 1. April 1890 bis 31. März 1891 ergibt, dass auf der 11,2 km langen Bahn 41 568 ℳ vereinnahmt und 41 329 ℳ verausgabt wurden, so dass ein Ueberschuss von 239 ℳ verbleibt. Da indessen laut Regulativ 5128 ℳ dem Erneuerungsfonds und 500 ℳ dem Reservefonds zu überweisen sind, würden noch 5389 ℳ erforderlich gewesen sein. Dadurch, dass die Bahnanlage 34 896 ℳ mehr erforderte, als das Aktienkapital von 500 000 ℳ beträgt, werden noch weitere Geldmittel beschafft werden müssen.

Güterabfertigungsgebühren.

Nach Ablehnung der vom Landes-Eisenbahnrath befürworteten Herabsetzung der Kohlen- und Erzfrachten mit Rücksicht auf die gegenwärtige Finanzlage wird nunmehr in Rheinland-Westfalen eine Herabsetzung der Abfertigungsgebühren auf die für die östlichen Bahnen bestehenden Sätze angestrebt. Die Abfertigungsgebühren kommen für sämmtliche Güter der Sondertarife I, II und III, aber nur auf Entfernungen bis zu 50 km in Betracht und betragen im Osten bis zu 50 km allgemein 6 ₰, im Westen dagegen bis 10 km 8 ₰, von 11 bis 50 km 9 ₰.

Dampfheizung.

Nach dem „Berl. Act." wird nunmehr auf den Hauptlinien der Preussischen Staatseisenbahnen für die Personenzüge die Dampfheizung eingeführt werden. Auch die Gepäck-, Post- und einige zur Eilgutbeförderung dienende Güterwagen erhalten entsprechende Vorrichtungen. Die Dampfheizung hat ausser der Billigkeit noch den Vortheil, dass sie bei einem etwa eintretenden Unfall gefahrlos ist. Der zum Heizen erforderliche Dampf wird aus dem Kessel der Lokomotive mit einem Druck bis zu 2 Atmosphären in die unter dem ganzen Zuge hinlaufende Leitung getrieben und verlässt dieselbe am Zugende wieder, soweit er nicht als Wasser an den Leitungswänden niederschlägt und durch selbstthätige Ventile abfliesst. Abgesehen von der Regulirung der Temperatur für den ganzen Zug im Packwagen, kann in den Abtheilungen der I. und II. Wagenklasse jeder Reisende die Temperatur durch die vorhandenen Ventile selbst regeln, während für die III. und IV. Wagenklasse eine Regulirung nur durch den bei jedem Zug befindlichen Heizwärter vorgenommen werden kann. Bei ausnahmsweise langen Zügen, bei welchen die Wirkung der Dampfheizung für die letzten Wagen nur eine geringe ist, wird ein Wagen eingestellt, in welchem Dampf erzeugt und in entgegengesetzter Richtung in die Leitungsröhren geführt werden kann.

Münchener Strassenbahn-Gesellschaft.

Die Gesellschaft erzielte im Jahre 1890 einen Reingewinn von 474 132 ℳ. Die Verwaltung schlägt eine Dividende von 7½ % gegen 7 % im Vorjahre vor.

Die Strassburger Strassenbahn-Gesellschaft

hat am 9. d. Mts. ihre ordentliche Generalversammlung abgehalten.

Nach dem Geschäftsbericht betrug im Jahre 1890/91 die Gesammtzahl der beförderten Personen auf sämmtlichen Linien 4 546 538 gegen 4 330 790 im Jahre 1889/90 und 4 030 804 im Jahre 1888/89. Auf den sämmtlichen Linien wurden vereinnahmt 758 961 ℳ und verausgabt 670 209 ℳ. Wenn auch die verschiedenen Strecken zumeist Mehreinnahmen aufweisen, so sind dagegen auch Mehrausgaben, und zwar in erster Linie durch die bedeutende Preiserhöhung der Brennmaterialien und andererseits durch verschiedene Geleisverlegungen infolge Aenderung der Strassenanlagen zu verzeichnen.

Von dem Reingewinn von 44 822 ℳ wurden je 2241 ℳ dem gesetzlichen Reservefonds und dem Vorsichtsfonds überwiesen, während 40 000 ℳ (d. i. eine Dividende von 16 ℳ für die Aktie von 400 ℳ) zur Vertheilung gelangen und 340 ℳ auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Der Bahn- und Wasserverkehr in Frankfurt a/M.

ohne Transit- und Flossverkehr gestaltete sich wie folgt:

	Wasser- und Bahnverkehr t	Hiervon wurden befördert: im Wasserverkehr t	Antheil in Prozent	im Eisenbahnverkehr t	Antheil in Prozent
1884/86 im Durchschnitt	1 050 136,8	152 425,2	14,4	897 712	85,6
1887 nach	1 373 690,8	360 062,8	26,2	1 013 628	73,8
1888 Vollendung	1 748 733,1	516 798,1	29,6	1 231 935	70,4
1889 der Main-	1 911 758,4	577 610,4	30,2	1 334 148	69,8
1890 kanalisirung	2 103 171,5	697 351,5	33,1	1 405 820	66,9

Im Jahre 1890 hat sich gegenüber dem Jahre 1889 der Wasserverkehr um 34,9 % und der Bahnverkehr um 5,3 % gehoben.

Unter Hinzurechnung des Frankfurter Transit- und Flossverkehrs mit 439 089 t im Jahre 1889 und 521 810 t im Jahre 1890, ergeben sich für den

	1889	1890
Eisenbahnverkehr .	1 334 148,0 t	1 405 820,0 t
Wasserverkehr . . .	1 016 699,4 „	1 219 171,0 „
Gesammtverkehr . .	2 350 847,4 t	2 624 991,0 t

oder 33 360 334 Ctr. im Jahre 1887
„ 40 331 370 „ „ „ 1888
„ 47 016 948 „ „ „ 1889
„ 52 499 820 „ „ „ 1890

Hieraus ist ersichtlich, dass Frankfurt a/M. unter den Deutschen Städten eine hervorragende Stelle im Güterverkehr einnimmt.

Böhmischer Braunkohlen-Verkehr.

Der von der Direktion der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft herausgegebenen Statistik über den genannten Verkehr entnehmen wir die nachfolgenden Angaben:

Im Jahre 1890 wurden a) im Elbogen-Falkenauer Gebiete mit 4772 Arbeitern (gegen 4140 Arbeiter im Vorjahre) 1 508 825 (1 443 083) t und b) im Teplitz-Brüx-Komotauer Gebiete mit 18 248 (16 177) Arbeitern 10 610 974 (9 437 059) t, d. i. zusammen mit 23 020 (20 317) Arbeitern 12 119 799 (10 880 142) t Braunkohle zu Tage gefördert. Hieraus ergibt sich eine Mehrförderung gegen das Jahr 1889 in dem Gebiete a) von 65 742 t und b) von 1 173 915 t, zusammen von 1 239 657 t. Nach diesen Förderungsergebnissen hat im Jahre 1890 jeder Arbeiter im Gebiete a) 316 t (32 t weniger gegen 1889) und in dem Gebiete b) 681 t (2 t weniger gegen 1889) geleistet.

Innerhalb der einzelnen Revierbezirke stellten sich die Mittelpreise für die Tonne wie folgt: Falkenau 202 (175) kr., Elbogen 193 (182) kr., Komotau 134 (120) kr., Brüx 145 (127) kr. und Teplitz 138 (129) kr.

Den Eisenbahnen im nordwestlichen Böhmen wurden im Jahre 1890 folgende Mengen Braunkohle übergeben und gestaltete sich der Gesammtverkehr auf denselben wie folgt:

Lfde. Nr.	Aufgabebahnen	Transport-Aufgabemengen t	Unterschied gegen 1889 t	Gesammt-Kohlenverfrachtung t
1	Aussig-Teplitzer Eisenbahn .	6 318 840	+ 628 365	6 830 514
2	Buschtêhrader „ .	1 044 877	+ 101 737	2 303 381
3	Oesterreichische Nordwestb. .	456	— 241	1 161 160
4	Dux-Bodenbacher Eisenbahn	1 968 747	+ 441 751	1 981 466
5	Prag-Dux und Pilsen-Priesen (zu 4 u. 5 K.K. Staatsbahnbetrieb)	1 066 844	+ 116 237	2 639 360
	zusammen	10 399 764	+ 1 287 849	—

Von der Förderungsmenge von 12 119 799 t. den Verkehr auf der Wasserstrasse mit eingerechnet, wurden 6 664 035 t oder 55 % nach dem Ausland verfrachtet und 45 % = 5 455 764 t theilweis am Platze verwendet oder nach inländischen Stationen befördert. Besonders bemerkenswerth sind die bedeutenden Mehrverfrachtungen nach Sachsen, Preussen und Süddeutschland, dann nach dem Inlande; der Verbrauch in den grossen Städten, wie Wien, Prag, Dresden, Berlin, Hamburg, Magdeburg, Nürnburg und München zeigt ganz wesentliche Zunahmen und ist die Annahme berechtigt, dass derselbe sich daselbst noch immer steigern wird; namentlich dürfte dem Inlandsverkehr, für welchen demnächst bedeutende Eisenbahn-Frachtentarifermässigungen eingeführt werden, baldigst grössere Kohlentransporte zufallen. H—g.

Niederländische Staatseisenbahnen.

Dem Geschäftsbericht der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen entnehmen wir folgendes über die Ergebnisse des Jahres 1890:

Das von der Gesellschaft betriebene Eisenbahnnetz wurde infolge der Neuregelung des Eisenbahnwesens, welche am 15. Oktober 1890 in Wirkung trat, bedeutend verändert. Ausser den schon von ihr betriebenen Eisenbahnen wurde die Gesellschaft mit dem Betriebe der verstaatlichten Linien der ehemaligen Niederländischen Rhein-Eisenbahngesellschaft, die Dampftrambahn Haag-Scheveningen miteinbegriffen, beauftragt. Ferner übernahm die Gesellschaft, zur Ausführung des mit dem Staate abgeschlossenen Uebereinkommens, den Betrieb der Eisenbahn von Leiden nach Woerden und den der Dampftrambahn von Bahnhof Ede nach Wageningen, und erhielt zugleich durch die Uebernahme der im Besitze der Niederländischen Rheinbahngesellschaft befindlichen Aktien der Niederländischen Centralbahn einen überwiegenden Einfluss auf die Verwaltung dieses Unternehmens. Dahingegen schieden die Staatseisenbahnlinien Dordrecht-Elst-Ressen-Bemmel und Stavoren-Leeuwarden aus deren Betriebe und gingen in die Verwaltung der Holländischen Eisenbahngesellschaft über.

Das von der Gesellschaft betriebene Eisenbahnnetz umfasste daher am 1. Janur 1891 folgende Linien:

A. Staatseisenbahnen: Arnheim-Leeuwarden 168,99 km, Harlingen-Deutsche Grenze 126,97 km, Groningen-Delfzyl 38,33 km, Groningen-Meppel 76,84 km, Zwolle-Almelo 44,66 km, Zütfen-Deutsche Grenze 59,68 km, Rotterdam-Breda 53,87 km, Breda-Maastricht 179,94 km, Breda-Vlissingen 100,39 km, Zwaluwe-Belgische Grenze 31,46 km, Utrecht-Boxtel 60,14 km, Arnheim-Nymegen 19,08 km, Nymegen-Venlo 61,21 km, Zwaluwe-Herzogenbusch 46,62 km, Amsterdam (Weesperpoort)-Arnheim 92,24 km, Amsterdam (Weesperpoort)-Amsterdam (Centralbahnhof) 4,18 km, Breukelen-Harmelen 8,55 km, Utrecht-Rotterdam 52,45 km, Gouda-Haag 28,35 km, Verbindungsbahn im Haag 1,54 km, Arnheim-Zevenaar-Deutsche Grenze 19,09 km, Deutsche Grenze-Emmerich 12,05 km.

B. Privatbahnen: Deutsche Grenze-Gronau 2,81 km, Almelo-Salzbergen 55,47 km, Tilburg-Nymegen (Niederländische Südostbahn) 65,88 km, Lüttich-Limburger Bahn 136,74 km, Leiden-Woerden 35,43 km.

C. Trambahnen: Haag-Scheveningen 4,75 km, Wageningen-Ede 7,27 km, überhaupt 1 594,98 km, während die durchschnittliche Betriebslänge in 1890 sich auf 1 495,31 km bezifferte.

Die Gesammteinnahmen betrugen 14 908 255 fl. gegen 13 835 202 fl. in 1889. Von diesen Einnahmen entfallen auf: die Staatseisenbahnen 12 640 389 fl., die Almelo-Salzberger Bahn 410 477 fl., die Linie Gronau-Grenze 23 499 fl., die Niederländische Südostbahn 638 891 fl., die Leiden-Woerdener Eisenbahn 34 901 fl., die Lüttich-Limburger Bahn 1 152 562 fl., die Dampftrambahnen Haag-Scheveningen und Ede-Wageningen 2 116 fl. bezw. 5 420 fl.

Die Gesammteinnahmen vertheilen sich: a) auf den Personenverkehr mit 7 059 392 fl., b) auf den Gepäckverkehr mit 203 137 fl., c) auf den Viehverkehr mit 463 646 fl., d) auf den Güterverkehr mit 6 673 788 fl. und e) auf sonstige Quellen mit 503 292 fl.

Die Verkehrsausgaben der Gesellschaft betrugen für die Allgemeine Verwaltung 417 335 fl., den Bahndienst 1 315 466 fl., den Telegraphendienst 88 909 fl., den Fahr- und Stationsdienst 2 823 014 fl., die Maschinenverwaltung 2 959 964 fl., den kommerziellen Dienst 171 823 fl., die Magazinverwaltung 27 339 fl. und die Linienkontrole 31 208 fl., zusammen 7 835 057 fl. gegen 6 766 097 fl. in 1889. Aus den verschiedenen Fonds gelangten noch zur Verwendung: 704 806 fl. für den Oberbau-Erneuerungsfonds, 80 187 fl. für den Reservefonds und 15 395 fl. für den Betriebsmittel-Erneuerungsfonds.

Ferner wurden noch verausgabt: an Wagenmiethen 259 719 fl., an Zuschüssen zu den verschiedenen Reserve- und Erneuerungsfonds 1 286 437 fl., an Abschreibungen 427 229 fl., an Zuschüssen zu den Ruhegehalts- und Unterstützungsfonds 87 194 fl., an Zinsen 680 556 fl., an Pachtzins für die Staatsbahnen 2 252 000 fl., an Pachtzins usw. für die Privatbahnen 920 972 fl., an sonstigen Ausgaben 51 030 fl. Von dem Reingewinn im Betrage von 1 108 061 fl. stehen dem Niederländischen Staate vertragsmässig 295 680 fl. zu, so dass der Gesellschaft noch 812 381 fl. verbleiben.

Die Dividende ist auf 14,38 fl. für die Aktie oder 5,752 % festgestellt.

Die Kosten der Betriebseinrichtungen bezifferten sich im Jahre 1890 auf 5 559 383 fl. und die Beschaffungskosten des Fahrmaterials auf 31 582 726 fl.

Der Fahrpark bestand Ende 1890 aus 391 Lokomotiven für Vollbahnen und 17 für Trambahnen, 1 310 Personen- und Gepäckwagen und 6 385 Lastwagen.

Aus der Schweiz.

Schweizerische Seethalbahn.

Der 8. Geschäftsbericht für dieses Unternehmen ist erschienen. Die Erwartungen sind in allen Theilen, hauptsächlich aber beim Güterverkehr, übertroffen worden. Dieser wurde namentlich durch eine reiche Obsternte belebt. Die Gesammt-Betriebseinnahmen betrugen 274 570,66 Frcs., die Betriebsausgaben 196 468,63 Frcs. Der Gesammt-Rechnungsüberschuss beziffert sich auf 90 331,24 Frcs., welcher folgende Verwendung finden soll:

Verzinsung der Hypothekenanleihe	28 912,50	Frcs.
Amortisation	5 000,00	„
Reglementarische Einlage in den Erneuerungsfonds einschl. Zins (23 000 Frcs. + 5 165,06 Frcs.)	28 165,06	„
Zur Verfügung der Verwaltung in London	26 600,00	„
Vertragliche Tantieme an den Betriebschef	1 400,00	„
Vortrag auf neue Rechnung	253,68	„

Tössthalbahn.

Die Transporteinnahmen haben sich im letzten Jahre für alle Gattungen vermehrt und betrugen im ganzen 311 771 Frcs. oder 18 914 Frcs. mehr als 1889, d. i. für 1 km 7 794 Frcs. = 473 Frcs. mehr als im Vorjahre. Der Personenverkehr ergab 133 473 Frcs., der Güterverkehr 152 230 Frcs., der Gepäck- und Thiertransport 16 067 Frcs. Dazu kommen noch 50 395 Frcs. aus verschiedenen Einnahmen, so dass nach Abzug der Ausgaben im Betrage von 280 252 Frcs. (1889 265 711 Frcs.) ein Einnahmenüberschuss von 81 914 Frcs. verbleibt. Dieser wird vermehrt durch den Vortrag vom Vorjahre mit 4 100 Frcs., ferner durch Zuschüsse aus Spezialfonds um 19 581 Frcs. und den Betrag verfügbarer Kapitalien mit 183 Frcs., so dass die von der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Einnahmen 105 779 Frcs. betragen. Zur Verfügung der Aktionäre bleiben 33 469 Frcs. Hieraus erhalten die Prioritätsaktien I. Ranges (1 980 000 Frcs.) eine Dividende von 1½ % mit 29 700 Francs; dem Reservefonds wurden 1 500 Frcs. zugewiesen.

Appenzeller Strassenbahnen.

In der am 30. Juni d. J. stattgefundenen Generalversammlung wurden die sämmtlichen Rechnungen für das Jahr 1890 und die Bilanz genehmigt. Bezüglich der Ordnung der Schuldverhältnisse der Gesellschaft erstattete der Verwaltungsrath der Generalversammlung über die gethanen Schritte Bericht und beantragte, sich damit einverstanden zu erklären, dass die Ausführung des Beschlusses der ausserordentlichen Generalversammlung vom 22. Dezember 1890, durch welchen der Verwaltungsrath beauftragt wurde, gutdünkende Maassnahmen zu treffen, um die noch verfügbaren 597 Aktien I. Ranges der Gesellschaft al pari abzusetzen, einstweilen nicht weiter verfolgt werde, dass der Verwaltungsrath dagegen Schritte thun möge, um von den betheiligten Gemeinden für die Dauer von 10 Jahren eine An-

leihe von etwa 30 000 Frcs. zu einem ganz billigen Zinsfuss zu erhalten, für welche Operation die einleitenden Schritte schon seit einiger Zeit gethan worden sind. Die Generalversammlung erklärte sich hiermit einverstanden. — Die Gewinn- und Verlustrechnung für 1890 weist einen Ueberschuss an Betriebseinnahmen von 27 202,52 Frcs. auf; hierzu kommen: Aktivsaldo vom Vorjahr 3 170,40 Frcs., Kontokorrentzinsen 71,65 Frcs., zusammen an Einnahmen 30 444,57 Frcs. Diesen Einnahmen stehen gegenüber an Ausgaben 30 873,72 Frcs., es ergibt sich somit ein Passivsaldo von 393,15 Frcs. — Bilanz: Aktiven: Baukonto 1 903 384,92 Frcs., zu amortisirende Verwendungen 17 000,00 Frcs., verfügbare Mittel 101 223,71 Frcs., Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung 393,15 Frcs., zusammen 2 022 001,78 Frcs. Passiven: Aktienkapital 551 500 Frcs., Subventionskapital 600 000 Frcs., konsolidirte Anleihen 600 000 Frcs., schwebende Schulden 268 578,26 Frcs., Spezialfonds 1 923,52 Frcs.

Strassenbahn Frauenfeld-Wyl.

Die Generalversammlung der Aktionäre hat die Anträge des Verwaltungsrathes, betreffend Verwendung des Reingewinnes für 1890 von 12 233,07 Frcs. angenommen. Die Aktien I. Ranges erhalten eine Dividende von 3 %.

Schweizerische Centralbahn.

Der Jahresbericht für 1890 weist abermals eine Verkehrszunahme auf, die zwar geringer ist als diejenige des Vorjahres, die aber dennoch als befriedigend angesehen werden muss, wenn berücksichtigt wird, dass im Jahre 1889 die Weltausstellung einen ausnahmsweisen Personenverkehr brachte und dass im Jahre 1890 der Verkehr mit Italien erheblich zurückgegangen ist. Die Mehreinnahme von 1890 beträgt rund 288 000 Frcs. oder 2,3 % der vorjährigen Einnahme und vertheilt sich mit rund 200 000 Frcs. auf den Personen- und Gepäckverkehr und mit rund 124 000 Frcs. auf den Güterverkehr, während der Viehverkehr rund 36 000 Frcs. weniger eingebracht hat als im Vorjahre. — Das Obligationenkapital ist im Laufe des Berichtsjahres um 1 139 000 Frcs. erhöht worden; Ende Mai gelangten nämlich 2 weitere Millionen des 4 % Anlehens von 1886 zur Emission. Andererseits wurden auf die Anleihen von 1876, 1880 und 1883 die im Amortisationsplane vorgesehenen Rückzahlungen im Gesammtbetrage von 361 000 Frcs. bewerkstelligt und zum 1. November 1890 der Antheil der Schweizerischen Centralbahn an dem Subventionsdarlehen der Aargauischen Südbahngemeinden im Betrage von 500 000 Frcs. abgezahlt. Das ganze Obligationenkapital ist nun zu 4 pCt. verzinslich und bezifferte sich Ende 1890 auf 100 981 550 Frcs. — Betriebsergebniss:

Betriebsüberschuss der Centralbahn . .		6 838 494,35	Frcs.
1/2 „ „ Aargauischen Südbahn . . .		252 638,84	„
1/2 „ „ Bötzbergbahn . .		605 960,42	„
zusammen		7 697 093,61	Frcs.
Hiervon ab:			
2/5 des Betriebsdefizits der Wohlen-Bremgartenbahn	4 048,68 Frcs.		
Beitrag zu dem Defizit der ehemaligen Nationalbahnstrecke Winterthur-Aarau	32 000,00 „	36 048,68	„
Verbleiben als Betriebsertrag der Centralbahn und der der Gesellschaft gehörenden Antheile an den Gemeinschaftsbahnen . . .		7 661 044,93	Frcs.
Laut Gewinn- und Verlustrechnung kommen zu dem Betriebsertrag in engeren Sinne noch hinzu:			
der Ertrag verfügbarer Kapitalien und Kursdifferenzen (worunter sich 396 600 Francs infolge richtigerer Abschätzung der Emmenthalbahnaktien befinden) .		620 514,00	„
die Bauzinsen für die auf die Linie Koblenz-Stein verwendeten Gelder		10 521,30	„
der Zuschuss aus dem Amortisationsfonds		7 841,50	„
zusammen		8 299 921,73	Frcs.
Dagegen sind abzurechnen:			
für Verzinsung der Anleihen	4 022 445,40 Frcs.		
Kontokorrentzinsen . .	25 041,83 „		
Kapitalamortisation . .	517 437,00 „		
Einlage in die Erneuerungsfonds . .	99 899,92 „		
Ausserordentlicher Zuschuss an die Hilfskasse	176 010,00 „		
Gratifikationen für 25jährige Dienstleistung .	17 118,50 „	4 857 952,65	„
Der Ueberschuss von		3 441 969,08	Frcs.

bildet den Reinertrag im Sinne des § 42 der Gesellschaftsstatuten.

Von diesem Reinertrag sollen zum voraus die von verjährten Forderungen herrührenden 2 658,75 Frcs. und vom übrigen wenigstens 5 % dem Reservefonds zugetheilt werden, was mindestens rund 175 000 Frcs. ergäbe. Es ist aber beschlossen worden, die Einlage in den Reservefonds auf 200 000 Francs aufzurunden, in welchem Falle von dem obigen Reinertrage des Jahres 1890 noch 3 241 969,08 Frcs. verfügbar bleiben und diese Summe mit Zuzug des Saldovortrags von 1889 von 470 305,78 Frcs. ergibt im ganzen einen Betrag von 3 712 274,86 Frcs. Für die zu vertheilende Dividende ist durch den Vertrag, betreffend die Abtretung der Centralbahn an den Bund vom 3. April 1891, die Bestimmung getroffen, dass höchstens 3 300 000 Frcs. zur Vertheilung gelangen können. Laut Beschluss der Generalversammlung werden aber nur 3 200 000 Frcs. oder 32 Frcs. für jede Aktie vertheilt. Es verbleiben demnach noch 100 000 Frcs. zur Verfügung des Verwaltungsrathes behufs Bestreitung von Ausgaben, die sich im Verlauf der Liquidation als nöthig ergeben können, insbesondere auch behufs Erfüllung von Ehrenpflichten der Gesellschaft gegenüber dem Personal.

Schweizerische Nordostbahn.

Zur Generalversammlung: Berichtigung.

Die Direktion der Schweizerischen Nordostbahn theilt uns mit, dass der in Nr. 54 S. 533 d. Ztg. abgedruckte Bericht über die am 29. Juni d. J. stattgefundene Generalversammlung der Aktionäre insofern einige Unrichtigkeiten enthält, als die Erhöhung des Aktienkapitals um 7 Millionen Francs durch Ausgabe von 14 000 neuen Stammaktien nicht in der am 29. Juni d. J., sondern schon in der am 7. November 1890 abgehaltenen Generalversammlung beschlossen und mit vollem Erfolge durchgeführt, ferner die Dividende auf Antrag des Verwaltungsrathes einstimmig ohne Gegenbemerkung auf 6 % festgesetzt worden ist. Der Reingewinn betrug nicht rund 4 Millionen Francs, sondern 4 773 424,16 Frcs., welcher wie folgt zur Verwendung gelangt:

1. Zutheilung einer Dividende von 6 % = 30 Francs für jede der 136 000 Prioritäts- und Stammaktien	4 080 000	Frcs.
2. Ausserordentlicher Zuschuss an die Pensions- und Hilfskasse der Angestellten .	120 000	„
3. Vortrag auf neue Rechnung	573 424,16	„

In der Generalversammlung wurde der Mönchensteiner Katastrophe nur insofern gedacht, als den Aktionären Mittheilung gemacht werden konnte, dass das muthmaasslich auf die Nordostbahn entfallende Antheilsbetreffniss durch den Versicherungsfonds mehr als gedeckt erscheine.

Aus Spanien.

Verschmelzung von Eisenbahnnetzen.

In Anwendung der ihm von der Hauptversammlung ertheilten Ermächtigung, Konzessionen und Anschlusslinien zu erwerben, hat der Verwaltungsrath der Nordbahn mit demjenigen der Königlich Portugiesischen Eisenbahngesellschaft, der zugleich im Namen der Caceres-Eisenbahn-, Westbahn- und Grossen Centralbahn-Gesellschaften verhandelt hat, 5 Verträge abgeschlossen, die zwar von den in Nr. 49 S. 492 d. Ztg. mitgetheilten vorläufigen Abmachungen ausgehen, aber doch zu einigen anderen Ergebnissen gelangt sind. Da die Hauptversammlung der Nordbahn ihrem Verwaltungsrathe bereits Vollmacht ertheilt hat und die Königlich Portugiesische Gesellschaft die unbedingte Mehrheit in den Hauptversammlungen der von ihr vertretenen 3 Gesellschaften besitzt, so handelt es sich im wesentlichen nur um die Abstimmung der Hauptversammlung der Königlich Portugiesischen Gesellschaft.

Der erste Vertrag — zwischen der Nordbahn einerseits und der Portugiesischen Gesellschaft, als Vertreterin der Eisenbahngesellschaft Madrid - Caceres - Portugal, andererseits geschlossen — bestimmt, dass die Caceres - Eisenbahngesellschaft sofort nach Genehmigung des Vertrages durch ihre Hauptversammlung ihre Linien (419 km) nebst allem Zubehör, frei von allen nicht im Vertrage genannten Lasten, der Nordbahn übergibt. Die Nordbahn, welche diese Linien 10 Jahre lang probeweise zu betreiben hat, führt über die Einnahmen und Ausgaben dieser Linien während der Uebergangszeit gesondert Rechnung und hat sie monatlich der Königlich Portugiesischen Gesellschaft mitzutheilen. Der Betrieb ist mit aller nur zulässigen Sparsamkeit zu führen und es werden der Nordbahn nur die thatsächlichen Betriebs- und Unterhaltungskosten, nicht aber Ausgaben für die allgemeine Verwaltung erstattet; letztere können erst dann beansprucht werden, und zwar unveränderlich mit 400 Pes. für das Kilometer, wenn die kilometrischen Betriebseinnahmen 11 500 Pes. übersteigen. Die Abrechnung der Einnahmen und Ausgaben erfolgt monatlich. Die Verzinsung und Tilgung der 50 000 Antheilscheine sowie der 150 000 Schuldverschreibungen der Caceresgesellschaft liegt bis zum endgültigen Uebergang dieser Linien an die Nordbahn der König-

lich Portugiesischen Gesellschaft ob. Zur Bestimmung des Uebergangspreises wird der durchschnittliche Ertrag der drei günstigsten Jahre der zehnjährigen Uebergangszeit nach Abzug der Betriebskosten und Lasten zu 6 % kapitalisirt und ist als endgültiger Kaufpreis von der Nordbahn in 3 %, über je 500 Pes. lautenden und Hypothekenrecht auf die Cacereslinien geniessenden Schuldverschreibungen an die Portugiesische Gesellschaft, die dadurch für die von ihr gedeckten Betriebsfehlbeträge der Caceres-Eisenbahn entschädigt wird, zu zahlen; ausserdem hat die Nordbahn von diesem Zeitpunkt ab die Verzinsung und Tilgung der Caceres-Schuldverschreibungen als Selbstschuldnerin zu übernehmen und die 50 000 gewährleisteten Caceres-Antheilscheine in 30 000 Stück 3 % hypothekarische Schuldverschreibungen im Nennwerth von je 500 Pes. umzuwandeln. Sollte die zehnjährige Uebergangszeit keinen Ueberschuss ergeben, so ist dieselbe unter gleichen Bedingungen immer um ein Jahr so lange zu verlängern, bis der Ertrag eines Jahres genügend ist, dass er — zu 6 % kapitalisirt — zur Entschädigung der Portugiesischen Gesellschaft für die von ihr zur Deckung der Fehlbeträge der Caceres-Eisenbahn geleisteten Vorschüsse hinreicht.

Der zweite Vertrag der Nordbahn mit der Portugiesischen Gesellschaft, als Vertreterin der Westspanischen Eisenbahngesellschaft, bestimmt, dass die Westbahn ihre Linie Astorga-Plasencia (350 km) innerhalb der konzessionsmässigen Frist zu vollenden und nach Abnahme durch die Regierung der Nordbahn unter denselben Bedingungen wie die Caceres-Eisenbahn in Betrieb zu geben hat. Auch auf die Festsetzung des Kaufpreises finden die gleichen Bedingungen wie bei der Caceres-Eisenbahn, jedoch mit der Maassgabe Anwendung, dass die 44 000 Westbahn-Antheilscheine nicht in Schuldverschreibungen umgewandelt, sondern der Nordbahn übergeben werden. Sollten sich während der 10jährigen Uebergangszeit die Erträge der Westbahn als unzureichend herausstellen, um die Betriebs- und Unterhaltungskosten, sowie die Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen zu decken, so wird die Westbahn eine Auseinandersetzung (convenio) mit ihren Gläubigern zu dem Zwecke treffen, dass sich die Lasten ihrer Schulden innerhalb der Grenzen ihres Reinertrages halten.

Der dritte Vertrag der Nordbahn mit der Portugiesischen Gesellschaft, als Vertreterin der Grossen Spanischen Centralbahn, bestimmt, dass die Linie Soria-Toralba (93 km) vollständig fertiggestellt und lastenfrei der Nordbahn am 1. Januar 1892 zu übergeben ist. Bis dahin hat sich die Grosse Spanische Centralbahn-Gesellschaft aufzulösen und die Portugiesische Gesellschaft der Nordbahn die geschaffenen Schuldverschreibungen der Grossen Centralbahn zu übergeben oder deren Vernichtung nachzuweisen. Als Entgelt für diese Verpflichtungen übergibt die Nordbahn 10 000 ihrer 3 prozentigen, über je 500 Frcs. lautenden und mit Hypothekenrecht auf die Linie Soria-Toralba ausgestatteten Schuldverschreibungen. Ausserdem erhält die Nordbahn von der Portugiesischen Gesellschaft gegen Uebergabe von 2 500 ferneren, in gleicher Weise ausgefertigten Schuldverschreibungen die Vorarbeiten, Pläne und Konzessionsrechte bezüglich der Linie Soria-Castegon-Sanguesa-Jaca-Frankreich. Falls die Nordbahn nicht die seitens der Grossen Centralbahn bezüglich der ebengenannten Linie hinterlegten Bürgschaftssummen erstattet, kann die Centralbahn sie aus den Regierungskassen zurückziehen, hat auch von der Nordbahn bezüglich der Linie Soria-Toralba die im Staatsschatze ruhende Bürgschaftssumme, sowie die vom Staate bewilligte Beihilfe seiner Zeit zurückzuverlangen.

Der vierte Vertrag der Nordbahn mit der Portugiesischen Gesellschaft als Vertreterin der obengenannten drei Gesellschaften, beschäftigt sich mit Vortheilen, die etwa die Nordbahn aus der Umwandlung der im Umlauf befindlichen, von der Portugiesischen Gesellschaft gewährleisteten Antheilscheine oder Schuldverschreibungen jener Unternehmungen ziehen könnte. Die Einzelheiten dieses Vertrages werden geheim gehalten.

Der fünfte Vertrag zwischen der Nordbahn und der Portugiesischen Gesellschaft regelt die allgemeinen Bedingungen des Verbandsverkehres der gegenseitigen Netze. Als Grundsatz für den Beförderungsweg ist im Verbandsverkehr (Eil- und Frachtgut) die kürzeste Entfernung aufgestellt worden. Beide Gesellschaften werden unter einander nur Tarife verabreden, die sie ihren Interessen für angemessen erachten und werden zu diesem Zweck ihre in Kraft stehenden Tarife zu irgend einem Zeitpunkte einer Durchsicht unterziehen. Beide Gesellschaften verpflichten sich, ohne gegenseitiges Einverständniss keinen Verbandstarif mit Eisenbahn-, Fluss- oder Seeschifffahrts-Unternehmungen zu erstellen, der mittelbar oder unmittelbar die Ablenkung des Binnenverkehrs von der nach obigem Grundsatz bestimmten Richtung zur Folge hat. Die zur Sicherung des von Frankreich durch Spanien nach Portugal oder umgekehrt gehenden Durchgangsverkehrs erforderlichen Fahrbetriebsmittel werden von beiden Gesellschaften gemeinschaftlich beigestellt. Zur Sicherung der genauen und unverbrüchlichen Erfüllung dieses Vertrages wird ein aus zwei Verwaltungsräthen und dem Direktor jeder Gesellschaft bestehender sechsgliedriger Ausschuss eingesetzt. Dieser Vertrag hat eine Dauer von zehn Jahren und verlängert sich alsdann stillschweigend, wenn er nicht drei Monate vor Ablauf des bezüglichen Zeitpunktes gekündigt wird.

Urtheile des Reichsgerichts.

Entschädigungsanspruch für eine Baubeschränkung, welche einem an einer städtischen Strasse belegenen, noch nicht bebauten Grundstück auf Veranlassung der Eisenbahnverwaltung auferlegt ist. Thatbestand: Der Kläger hat gegen den beklagten Eisenbahnfiskus einen Entschädigungsanspruch in Höhe von 3 573 ℳ wegen einer ihm im Interesse und auf Veranlassung der Eisenbahnverwaltung auferlegten Baubeschränkung erhoben, und es ist dieser Anspruch durch die übereinstimmenden Entscheidungen I. und II. Instanz dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt worden.

Der Beklagte hat Revision eingelegt.

Entscheidungsgründe: Die Klage macht einen Entschädigungsanspruch in bestimmter Höhe geltend. Der erste Richter hat durch Vorabentscheidung nach § 276 der Civilprozessordnung den erhobenen Anspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Er geht dabei von der Annahme aus, dass dem Kläger unstreitig ein Schaden erwachsen sei. In der Berufungsinstanz bestritt Beklagter ausdrücklich, dass ein Schade entstanden sei. Der Berufungsrichter hat nun ohne die Existenz eines Schadens festzustellen, die Berufung zurückgewiesen, indem er den Entschädigungsanspruch an sich und vorbehaltlich des vom Kläger zu erbringenden Nachweises, dass und welcher Schaden ihm im Kausalzusammenhange mit der (ihn in Ausübung seines Eigenthums beschränkenden polizeilichen) Verfügung erwachsen ist, für gerechtfertigt erachtet hat. Dieser Satz schliesst zugleich die Möglichkeit aus, dass der Berufungsrichter schon in der Beschränkung des Klägers in der Benutzung seines Eigenthums einen Schaden gefunden haben könne, eine Ansicht, die auch rechtsirrthümlich sein würde, weil eine Einschränkung eines Menschen in der Freiheit zu handeln, insbesondere in der Freiheit sein Eigenthum nach seinem Belieben zu gebrauchen, im Einzelfall noch nicht nothwendig mit einem Vermögensnachtheil — und nur ein solcher kann einer Geldentschädigung zu Grunde liegen — für den Beschränkten verknüpft zu sein braucht. Das Vorhandensein eines Schadens gehört aber zum Grunde des Entschädigungsanspruchs, weil dieser durch die Existenz eines Schadens nothwendig bedingt ist. Der Berufungsrichter konnte hiernach den erhobenen Entschädigungsanspruch nicht dem Grunde nach für gerechtfertigt erklären, ohne festzustellen, dass dem Kläger ein Schade erwachsen ist. Vielmehr konnte er, wenn er die Feststellung nicht nur des Betrages, sondern auch der Existenz des Schadens einem Nachverfahren vorbehalten wollte, nur etwa ein Zwischenurtheil über die unter den Parteien streitigen Rechtsfragen, betreffend die subjektive Schadens-Ersatzpflicht des Beklagten abgeben, nicht aber eine Vorabentscheidung über den auch das objektive Erforderniss der Entstehung des Schadens umfassenden Grund des Anspruchs selbst. Das angefochtene Urtheil verstösst also wider § 276 der Civil-Prozessordnung und unterliegt daher der Aufhebung (vergl. auch Entscheidungen des Reichsgerichts Bd. 16 S. 385).

Es war weiter zu prüfen, ob nach Aufhebung des angefochtenen Urtheils die Sache in die Berufungsinstanz zurückzuverweisen, oder ob abändernd auf Abweisung der Klage schon jetzt zu erkennen war. Letzteres hätte geschehen müssen, wenn aus Rechtsgründen eine Entschädigungspflicht des Beklagten auch dann verneint werden müsste, wenn dem Kläger aus der ihm auferlegten Baubedingung ein Schade wirklich erwachsen ist. Es musste daher auf die Gründe, aus denen der Berufungsrichter den Beklagten zum Ersatz des nachweisbaren Schadens für verpflichtet erachtet, eingegangen werden. Mit Recht verwirft der Berufungsrichter eine Gleichstellung des vorliegenden Falles mit dem Fall, wenn bereits bestehende Gebäude durch eine Niveauveränderung der Strasse, an welcher sie errichtet sind, benachtheiligt werden; er versagt deshalb die Anwendung der in dem Urtheil des Reichsgerichts Bd. 7 S. 213 der Entscheidungen in dieser Beziehung ausgesprochenen Grundsätze. Von dem dort angenommenen servitutarischen Verhältniss zwischen den an einer städtischen Strasse errichteten Häusern und der vorüberführenden Strasse kann vor Errichtung der Häuser keine Rede sein. Bis zu diesem Zeitpunkt ist der Eigenthümer des Strassenterrains über das letztere zu disponiren den Anliegern der Strasse gegenüber privatrechtlich nicht weiter behindert, als sich das aus den allgemeinen gesetzlichen Einschränkungen des Eigenthums ergibt. (cf. § 185 ff. Titel 8 Theil I des Allgemeinen Landrechts.)

Der Berufungsrichter hat sich denn auch damit begnügt, anzunehmen, dass die im Interesse des Beklagten und infolge

Widerspruchs desselben erfolgte Versagung oder Beanstandung des vom Kläger zunächst nachgesuchten Baukonsenses einen Eingriff in die Privatrechte des Klägers darstelle, welcher letztere dadurch verhindert worden sei, sein Grundstück so auszunutzen, wie er es nach Lage der Verhältnisse imstande gewesen wäre. Für den aus dieser Beschränkung dem Kläger erwachsenen Schaden hat der Berufungsrichter den Beklagten nach §§ 75 und 76 der Einleitung und § 31 Titel 8 Theil I des Allgemeinen Landrechts für ersatzpflichtig erachtet.

Bei Prüfung der Richtigkeit dieser Gesetzesanwendung kommen zwei Fragen in Betracht: erstens, ob die dem Kläger auferlegte Baubeschränkung an sich einen Eingriff in sein Eigenthum darstellt, und zweitens die Frage der Passivlegitimation, ob nämlich der Beklagte es ist, welcher dem Kläger für den durch jenen Eingriff etwa entstandenen Schaden aufzukommen hat.

Die Frage, ob ein Eingriff in das Eigenthum des Klägers vorliegt, ist vom Berufungsrichter auf Grund der thatsächlichen Feststellung, dass die Machnower Strasse, an welcher das klägerische Grundstück liegt, zur Zeit der polizeilichen Verfügung zur Bebauung bestimmt und geeignet war, ohne Rechtsirrthum bejaht worden.

Nach § 65 Titel 8 Theil I des Allgemeinen Landrechts ist jeder Eigenthümer seinen Grund und Boden mit Gebäuden zu besetzen wohl befugt. Er muss sich dabei aber denjenigen Einschränkungen unterwerfen, welche die Sorge für die allgemeine Wohlfahrt (Abwendung von Schaden und Gefahr) und ästhetische Rücksichten erforderlich machen. Deshalb bedarf jeder Bau in Städten (oder stadtähnlichen Ortschaften) der Genehmigung der Polizeibehörde (§§ 66, 67 Titel 8 Theil I des Allgemeinen Landrechts). Beschränkungen, welche innerhalb der durch § 66 gegebenen Grenzen dem Bauenden auferlegt werden, begründen keinen Entschädigungsanspruch, da sie auf die gesetzliche Beschränkung des Eigenthums zurückzuführen sind. Es lässt sich nun nicht verkennen, dass auch die hier in Rede stehende Beschränkung der Beziehung zu dem §§ 66 nicht ermangelt, da dieselbe dem Kläger mit Rücksicht auf die künftige Gestaltung der Strasse, an welcher gebaut werden sollte, auferlegt worden ist. Wohl aber konnte der Berufungsrichter einen durch § 66 a. a. O. nicht gedeckten Eingriff darin finden, dass der Kläger genöthigt werde, entweder sein Bauprojekt auf ungewisse Zeit zu vertagen, oder aber in einem Niveau zu bauen, welches dem gegenwärtigen Niveau der Strasse nicht entspricht, dass ein künftiger Zustand der Strasse antizipirt worden ist, dessen Eintreten wenigstens der Zeit nach ungewiss ist, Kläger also sich einem Provisorium unterwerfen musste, welches — angeblich — mit Mehrkosten für ihn verknüpft war und den Nutzungswerth seines Hauses beeinträchtigt. Wenn nun auch der Kläger als Besitzer eines unbebauten Grundstückes an der Machnower Strasse kein Recht hatte, einer Erniedrigung des Strassenniveaus zu widersprechen oder aus einer solchen einen Entschädigungsanspruch herzuleiten, so würde doch daraus nur folgen, dass Kläger nicht die absoluten Mehrkosten der tieferen Fundamentirung ersetzt verlangen kann; es folgt aber daraus nicht, dass die Nöthigung, in einem dem gegenwärtigen Zustande der Strasse nicht entsprechenden Niveau zu bauen, oder auf die Bebauung zur Zeit überhaupt zu verzichten, nicht als eine Entziehung der dem Kläger aus dem gegenwärtigen Zustande der Strasse für die Dauer desselben erwachsenden Vortheile und deshalb als ein Eingriff in das Eigenthum des Klägers angesehen werden kann.

Anlangend die Frage der Passivlegitimation, so hat der Berufungsrichter den Beklagten für ersatzpflichtig erachtet, weil die schädigende Verfügung von Seiten des beklagten Eisenbahnfiskus veranlasst und in dessen Interesse erlassen worden sei. In der letzteren Feststellung liegt der entscheidende Grund. Die durch § 75 der Einleitung und § 31 Titel 8 Theil I des Allgemeinen Landrechts begründete Entschädigungsverpflichtung setzt nicht voraus, dass das Gemeinwesen, die Anstalt, zu deren Gunsten jemand zu einer Vermögensaufopferung gezwungen worden ist, durch ihre Organe den schädigenden Akt der Staatsgewalt selbst veranlasst hat. Es genügt, dass derselbe zum Wohle und im Interesse der begünstigten Gemeinde oder Anstalt — hier der im Eigenthum des Fiskus stehenden Eisenbahn — ergangen ist (vergl. Entscheidungen des Reichsgerichts Band 26 S. 268, 269). Dass im vorliegenden Fall von Seiten der, den Beklagten vertretenden Behörde gegen das Bauprojekt des Klägers Widerspruch erhoben und dadurch die dem Kläger angeblich beschwerende Verfügung veranlasst worden ist, hat nur die Bedeutung eines die Feststellung, dass die fragliche polizeiliche Verfügung im Interesse des Beklagten erlassen worden, unterstützenden Umstandes. Diese Feststellung selbst aber lässt einen Rechtsirrthum des Berufungsrichters nicht erkennen und kann insbesondere nicht durch die Ausführung des Revisionsklägers erschüttert werden, dass die polizeiliche Verfügung wesentlich im Interesse des Klägers selbst ergangen sei.

Da der Verpflichtungsgrund für den Beklagten nicht darin liegt, dass die polizeiliche Verfügung von ihm veranlasst worden ist, so geht andererseits auch der Revisionsangriff fehl, welcher sich auf die Ausführung stützt, dass die Baupolizeibehörde nicht genöthigt war, dem Widerspruch des Eisenbahn-Betriebsamts, gegen das dem letzteren lediglich behufs Aeusserung im feuerpolizeilichen Interesse mitgetheilte Bauprojekt des Klägers, Folge zu geben. Ob die Verfügung der Baupolizeibehörde nach Lage der Sache geboten und gerechtfertigt war, entzieht sich der richterlichen Würdigung und ist für die Entschädigungsverpflichtung des Beklagten ohne Belang.

Da hiernach diese Entschädigungsverpflichtung unter der Voraussetzung, dass dem Kläger ein Schaden in den durch die obigen Ausführungen gegebenen Grenzen erwachsen ist, an sich begründet erscheint, die Thatsache, dass Kläger einen Schaden erlitten, aber im Berufungsurtheil nicht festgestellt ist, so musste gemäss § 528 der Civil-Prozessordnung die Zurückverweisung der Sache in die Berufungsinstanz erfolgen.

(Urtheil des V. Civilsenats des Reichsgerichts vom 4. Februar 1891 in Sachen Eisenbahnfiskus [Betriebsamt Berlin-Magdeburg] w. M.).

Entscheidung des Ober-Verwaltungsgerichts.

v. O. **Kommunal-Einkommenbesteuerung des Staatsfiskus aus dem Eisenbahnbetriebe.** Thatbestand: „Der vorliegende Streit bewegt sich darum, ob der Fiskus in der Gemeinde H. für das Jahr 1888/89 gemäss der erfolgten Veranlagung ein Reineinkommen von (mehr als) 144 000 bis 168 000 ℳ (Stufe 29) mit den dort zur Hebung gelangenden 235 % des entsprechenden Staatssteuersatzes, d. i. mit 10 152 ℳ oder ob er, seinem Erbieten nach nur ein Einkommen von (mehr als) 96 000 bis 108 000 ℳ (Stufe 26) mit 6 768 ℳ zu versteuern habe. Der Kreisausschuss hat keinen der beiderseitigen Anträge für gerechtfertigt, sondern ein in Stufe 27 (mehr als 108 000 bis 120 000 ℳ) fallendes Einkommen des Censiten für dargethan erachtet, der Bezirksausschuss dagegen in dem Sinne erkannt, dass bei der Besteuerung über ein Steuerobjekt von 105 574 ℳ nicht hinausgegangen, also nur mit der 26. Stufe gerechnet werden dürfe. Gegen diese Entscheidung hat der beklagte Gemeindevorstand nun noch die Revision eingelegt mit dem Antrage, dass es nach Aufhebung jener bei der erfolgten Veranlagung oder doch bei dem I. Urtheile belassen werden möge, während die klägerische Eisenbahndirektion die Bestätigung des II. Urtheils verlangt. Dem letzteren Antrage hat nicht Folge gegeben werden können aus verschiedenen Gründen, von denen nachfolgende als besonders gewichtig hervorgehoben zu werden verdienen, welche sich auf den Abzug bezw. die Anrechnung beziehen: Die in dem Gemeindebezirk ‚erwachsenen', d. h. die für Arbeiten im Gemeindebezirk (mehr) entstandenen Ausgaben an Gehältern und Löhnen, Reisekosten und Tagegelder sind nicht als Gehalt anzusehen. Letztere beide sind kein Aequivalent für die von den Beamten zu leistende physische und geistige Arbeit, sondern nur ein Ersatz für Aufwendungen aus eigenen Mitteln aus Anlass des Dienstes und ist daher der Abzug im verlangten Umfange gerechtfertigt. Wohnungsgeldersparnisse bei Dienstwohnungen sind anzurechnen, ebenso Löhne von Scheuerfrauen. Was sich objektiv als Lohn darstellt, kommt in Ansatz, wobei die Person des Empfängers unwesentlich ist. Kranken- und Pensionskassen-Beiträge sind anzurechnen, und auch diejenigen Lohn- und Gehaltstheile sind erwachsen und bezahlt, mit denen der Arbeitgeber berechtigtermaassen Schulden des Arbeiters oder des Beamten tilgt. Als in der Gemeinde erwachsen sind alle Gehälter anzusehen, welche an Beamte gezahlt werden, die innerhalb der Gemeinde ihr amtliches Domizil haben und ferner alle Löhne, welche für innerhalb des Bezirks der steuerberechtigten Gemeinde ausgeführte Arbeiten zu zahlen sind. Unter dem in der ‚Werkstättenverwaltung' beschäftigten Personal sind nicht bloss die an leitender Stelle fungirenden, sondern alle Personen zu verstehen, welche überhaupt in diesem Betriebe thätig sind; daher entspricht die unter Anrechnung von nur $^2/_3$ der Löhne bewirkte Aufstellung dem Gesetze." (Erk. des IV. Senats des Pr. Ober-Verwalt.-Ger. v. 7. April 1891; Preuss. Verw.-Bl. Bd. XII S. 410 ff.)

Verschiedenes.

Sterbekasse der Beamten des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin.

Nach dem Jahresabschluss waren am Schlusse des Jahres 1890 vorhanden 9 437 Versicherungen mit einem Versicherungskapital von 2 204 175 ℳ und zwar: 260 Versicherungen zu je 600 ℳ, 4 800 zu je 300 ℳ, 3 732 zu je 150 ℳ und 645 zu je 75 ℳ. Das Durchschnittsalter der Versicherten betrug am Ende des Berichtsjahres 46,88 Jahre. Seit dem $41^1/_2$jährigen Bestehen der Kasse sind den Hinterbliebenen verstorbener Mitglieder 556 626 ℳ an Begräbnissgeldern baar gezahlt worden.

Durch Tod erledigt sind im Jahre 1890 156 Versicherungen oder 1,65 % der Gesammtversicherungen und dafür gezahlt 33 600 ℳ oder 1,52 % des Gesammtversicherungs-Kapitals; gegen das Vorjahr sind dies 16 Versicherungen mit einem Betrage von 2 100 ℳ mehr. Das Durchschnittsalter der verstorbenen Mitglieder betrug 57,49 Jahre.

Ausser durch Tod sind 8 Mitglieder mit Versicherungen zu 300 ℳ und 5 Mitglieder mit Versicherungen zu 150 ℳ ausgeschieden. Der Gesammtverlust beläuft sich auf 169, dagegen der Zugang an neuen Versicherungen auf 384, so dass die Gesammtzahl um 215 gegen das Vorjahr zugenommen hat. Wenngleich das Jahr 1890 wegen der ausserordentlich vermehrten Sterblichkeit unter den Mitgliedern, welche die Influenzaepidemie zur Folge hatte, mit weniger günstiger Aussicht begann, hat sich dasselbe im weiteren Verlaufe doch noch zu einem recht befriedigenden gestaltet, indem die Gesammtsterblichkeit sich auf 1,65 % gegen 1,52 % im Vorjahr stellte, dabei die Jahresbeiträge von 49 987,22 ℳ im Vorjahr durch den Hinzutritt einer grösseren Anzahl neuer Mitglieder auf 51 168,34 ℳ heranwuchsen, auch das Zinsenerträgniss eine Steigerung von 18 070,50 ℳ im Vorjahr auf 18 816,44 ℳ erfuhr und der im Jahre 1890 angesammelte Ueberschuss den Betrag von 38 530,98 Mark erreichte.

Durch die neuen Satzungen ist die Einrichtung geschaffen worden, dass Versicherungen bis auf 450 ℳ oder 600 ℳ abgeschlossen bezw. nachträglich erhöht werden können.

Personalnachrichten.

Württembergische Staatsbahnen.

Die neu errichtete Stelle eines Abtheilungsingenieurs bei dem Eisenbahnhauptmagazin Esslingen ist dem tit. Hütteninspektor Freiherrn von Kechler-Schwandorf, ferner unter Verleihung des Titels Inspektor die Stelle eines Maschineningenieurs bei der Lokomotivwerkstätte Aalen dem Werkführer Scherff und diejenige bei der Wagenwerkstätte Cannstatt dem Werkführer Ackermann übertragen worden. Die neu errichtete Stelle eines Maschinenmeisters bei dem maschinentechnischen Büreau der Generaldirektion wurde dem Maschineningenieur tit. Maschinenmeister Blum übertragen. Die erledigte Stelle eines rechtskundigen Kollegialmitglieds bei der Generaldirektion mit der Dienststellung eines Finanzassessors ist dem Kollegialhilfsarbeiter bei dieser Generaldirektion Amtsrichter Scheurlen in Ravensburg übertragen worden.

Mecklenburgische Friedrich Franzbahn.

Der ständige Hilfsarbeiter der Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft, Regierungsassessor a. D. Strackerjan, ist unter Ernennung zum Regierungsrath als Mitglied in die Grossherzogliche Generaldirektion der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn berufen worden. Dem ständigen Hilfsarbeiter bei der vorgenannten Generaldirektion, Regierungsassessor Engell, sind die Funktionen eines Direktionsmitgliedes übertragen worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen.

Priv. Oesterreichisch - Ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. Wegen Dammrutschung wurde der Gesammtverkehr auf der Strecke Ottendorf-Mittelsteine bis auf weiteres seit 21. Juli l. J. eingestellt.

Wien, am 24. Juli 1891. (1481)
Die Direktion.

Infolge anhaltenden Regens sind seit dem 21. d. Mts. auf der Strecke Dittersbach - Glatz zwischen Mittelsteine und Möhlten, sowie zwischen Ludwigsdorf und Neurode Verkehrsstörungen eingetreten, welche voraussichtlich am 26. d. Mts. beseitigt sein werden.

Berlin, den 25. Juli 1891. (1482 MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen zu Strassburg wird die Station Zillisheim, welche bisher nur dem Eil - Stückgutverkehr diente, am 1. August d. J. auch für den Fracht-Stückgutverkehr eröffnet werden.

Berlin, den 28. Juli 1891.
Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins. (1483)

Niederländisch - Deutsche Eisenbahnverbände. Verbands-Gütertarif, Theil I. Die Bestimmung, wonach fertige Metallpatronen im Verkehre nach bezw. von den Niederlanden und im Transit durch dieselben von der Beförderung ganz ausgeschlossen sind, tritt am 1. August d. J. ausser Kraft. Die Beförderungsbedingungen sind dieselben wie für Zündhütchen und Zündspiegel. Demzufolge wird auf Seite 6 des oben bezeichneten Tarifs unter A. 3 h. — 1. Zeile — der Zusatz „(auch Metallpatronen)“ abgeändert in: „(mit Ausschluss von Metallpatronen).“ Ferner werden auf Seite 33 unter III, 1. Zeile, hinter „Zündspiegel“ die Worte „fertige Metallpatronen“ zugesetzt.

Elberfeld, den 23. Juli 1891. (1484)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Bleidenstadt. Die Abfertigungsbefugnisse der an der Bahnstrecke Wiesbaden - Langenschwalbach belegenen Haltestelle Bleidenstadt, welche bisher auf Eil- und Frachtstückgut - Verkehr beschränkt waren, werden vom 1. August d. J. an auf den Verkehr von Gütern in Wagenladungen, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren erweitert.

Frankfurt a/M., den 22. Juli 1891. (1485)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostpreussisch - Bayerischer Verband. Die im neuen Ostpreussisch-Württembergischen Gütertarif vom 1. August 1891 für Bregenz und Friedrichshafen vorgesehenen Frachtsätze haben vom gleichen Tage an im Ostpreussisch-Bayerischen Güterverkehr und zwar die Friedrichshafener Sätze für den Verkehr mit Lindau Anwendung zu finden.

Die seitherigen bezüglichen Frachtsätze des Mitteldeutschen Tarifhefts Nr. 6 vom 1. März 1885, sowie — hinsichtlich der Ausnahmetarife — des Mitteldeutschen Tarifhefts Nr. 7 vom 1. November 1886 treten am 1. August l. J. ausser Kraft.

Erfurt, den 23. Juli 1891. (1486)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch - Thüringischer Verband. Am 1. August 1891 kommt der Nachtrag I zum Gütertarif Heft 1 für den Sächsisch - Thüringischen Verband zur Einführung. Derselbe enthält ausser Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger etc., sowie ausser bereits anderweit veröffentlichten Ergänzungen der Ausnahmetarife neue Frachtsätze für den Verkehr mit den Haltestellen Rüssen der Sächsischen Staatsbahn und Gross-Miltitz und Lispenhausen des Direktionsbezirks Erfurt, ferner neue Ausnahmefrachtsätze für Braunkohlen etc. von Zeitz Preuss. Stsb. nach Connewitz, sowie von Altenburg nach Gera (Reuss) Preuss. Stsb. und W. G. Bhf. und nach Plagwitz-Lindenau Preuss. Stsb.

Exemplare des Nachtrags I sind von Ende Juli ab bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Die im Nachtrag I unter Ziffer IV und VII enthaltenen Ergänzungen der Bestimmungen der Ausnahmetarife für bestimmte Stückgüter und für Wegebaumaterialien gelten auch für den Verkehr zwischen Stationen der Königlich Sächsischen Staatsbahnen und der Werrabahn.

Erfurt, den 25. Juli 1891. (1487)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch - Niederländischer Verbands-Gütertarif, Heft 4. Am 1. August d. J. wird die Station Fröttstädt des Direktionsbezirks Erfurt in den Verbandsverkehr aufgenommen.

Der Frachtberechnung werden im Verkehre mit den Stationen Delfzyl, Groningen, Hoogezand, Veenwouden, Winschoten und Zuidbroek der Niederländischen Staatsbahn die Sätze der Station Gotha mit folgenden Zuschlägen zu Grunde gelegt:

km	Eilgut	Stückgut	A 1	B	A 2	I	II	III
11	0,24	0,12	0,07	0,07	0,06	0,05	0,04	0,02

Mark für 100 kg.

Im Verkehre mit den übrigen Niederländischen Stationen werden die um die nachstehenden Beträge zu erhöhenden Sätze der Station Eisenach angewendet:

km	Eilgut	Stückgut	A 1	B	A 2	I	II	III
19	0,42	0,21	0,13	0,11	0,10	0,09	0,07	0,04

Mark für 100 kg.

Elberfeld, den 23. Juli 1891. (1488)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westösterreich.-Ungarischer Verbands-Güterverkehr. Am 15. August d. J. treten ermässigte Frachtsätze für die Beförderung von Schwefelkies im Verkehr zwischen den Stationen Grevenbrück und Schwelm und der Station Leoben der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen in Kraft.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Köln, den 26. Juli 1891. (1489)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Vom 1. August d. J. ab werden die nachbenannten Stationen in die Ausnahmetarife für den direkten Güterverkehr von Deutschen und Niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen und nach Grajewo zur Ausfuhr nach Russland mit den folgenden Frachtsätzen aufgenommen:

Entfernung km	Nach Eydtkuhnen, Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, von	Stückgut in Mengen unter 5 000 kg Klasse A	Stückgut in Mengen unter 5 000 kg Klasse B	Spezialtarif I			Spezialtarif II			Spezialtarif III			Ausnahmetarif 1 I. Kategorie			Ausnahmetarif 1 II. Kategorie			Ausnahmetarif 1 III. Kategorie		
				unter 5 000 kg	à 5 000 kg	à 10 000 kg	unter 5000 kg	à 5 000 kg	à 10 000 kg	unter 5 000 kg	à 5 000 kg	à 10 000 kg	unter 5 000 kg	à 5 000 kg	à 10 000 kg	unter 5 000 kg	à 5 000 kg	à 10 000 kg	unter 5 000 kg	à 5 000 kg	à 10 000 kg
	Tariftabelle II (Seite 7 bis 9 des Tarifs).																				
1243	Rummenohl, Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld	6,06	4,85	4,05	6,06	4,85	4,04	6,06	4,85	4,04	6,06	4,47	2,85	6,06	3,80	3,17	6,06	3,06	2,55	6,06	2,69	2,24
	Tariftabelle III (Seite 11 bis 13 des Tarifs).																				
1243	Rummenohl, Eisenb.-Dir.-Bezirk Elberfeld	5,53	4,64	4,05	4,19	3,69	3,19	3,56	3,15	2,74	2,90	2,57	2,24	3,94	3,47	3,01	3,31	2,93	2,56	2,90	2,57	2,24
	Anhang. Tariftabelle I (Seite 28 bis 29 des Tarifs).																				
1376	Durlach \ Stationen der Badi-	6,69	5,35	4,46	6,69	5,35	4,46	6,69	5,35	4,46	6,69	4,94	3,15	6,69	4,20	3,50	6,69	3,37	2,81	6,69	2,96	2,47
1476	Schiltach B / schen Staatseisenb.	7,17	5,74	4,78	7,17	5,74	4,78	7,17	5,74	4,78	7,17	5,29	3,37	7,17	4,50	3,75	7,17	3,61	3,01	7,17	3,17	2,64
	Tariftabelle II (Seite 36 und 37 des Tarifs).																				
1376	Durlach \ Stationen der Badi-	6,17	5,16	4,48	4,69	4,12	3,55	3,97	3,50	3,03	3,22	2,84	2,47	4,40	3,87	3,34	3,67	3,25	2,82	3,22	2,84	2,47
1476	Schiltach B / schen Staatseisenb.	6,65	5,54	4,80	5,07	4,45	3,82	4,27	3,76	3,25	3,47	3,06	2,65	4,75	4,17	3,59	3,95	3,49	3,02	3,47	3,06	2,65
	Nach Grajewo, Station der Ostpreussischen Südbahn, von																				
	Tariftabelle (Seite 5 bis 7 des Tarifs).																				
1222	Rummenohl, Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld	5,53	4,64	4,05	4,19	3,69	3,19	3,56	3,15	2,74	2,90	2,57	2,24	3,94	3,47	3,01	3,31	2,93	2,56	2,90	2,57	2,24
	Anhang. Tariftabelle (Seite 14 und 15 des Tarifs).																				
1355	Durlach \ Stationen der Badi-	6,17	5,16	4,48	4,69	4,12	3,55	3,97	3,50	3,03	3,22	2,84	2,47	4,40	3,87	3,34	3,67	3,25	2,82	3,22	2,84	2,47
1455	Schiltach B / schen Staatseisenb.	6,65	5,54	4,80	5,07	4,45	3,82	4,27	3,76	3,25	3,47	3,06	2,65	4,75	4,17	3,59	3,95	3,49	3,02	3,47	3,06	2,65

Zuschläge werden zu den vorstehenden Frachtsätzen nicht erhoben.

Bromberg, den 19. Juli 1891. (1490)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Saarbrücken - Pfälzischer Verkehr. Die für die Beförderung von Milch im Abonnement bestehenden Bestimmungen finden gleichmässige Anwendung für die Beförderung von Sahne (Rahm).

Köln, den 23. Juli 1891. (1491)

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Vom 1. k. Mts. ab finden die in den Heften 3 und 6 des Gütertarifs zwischen Stationen Deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 5 a auch Anwendung auf die bisher nach Ausnahmetarif 5 b beförderten Güter.

Strassburg, den 20. Juli 1891. (1492)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Berlin-Sächsischer Verbands-Verkehr. Am 1. August d. J. wird die Station Niederneukirch der Sächsischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif 5 a für Pflastersteine und geschlagene Steine zum Strassenbau einbezogen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Dresden, den 20. Juli 1891. (1493)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Eisen-Ausnahmesätze zur überseeischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern. Die laut Bekanntmachung vom 23. September 1889 eingeführten Ausnahmesätze für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II zur überseeischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern gelten vom 1. August 1891 ab in gleichem Umfange und unter gleichen Bedingungen auch für „eiserne Wagenachsen" des Spezialtarifs I. Das Nähere ist bei den diesseitigen Güter-Abfertigungsstellen, sowie bei dem Auskunftsbüreau der Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu erfahren.

Berlin, den 22. Juli 1891. (1494 MG)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Mit Bezugnahme auf die Veröffentlichung vom 18. Juni d. J. wird bekannt gemacht, dass der am 1. August d. J. in Kraft tretende Lokal-Gütertarif vom 28. d. Mts. ab zum Preise von 1 ℳ 40 ₰ für das Stück durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen bezogen werden kann.

Gleichzeitig wird noch darauf hingewiesen, dass die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 3 des Nord-Ostsee-Verbandstarifs (Getreide, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate usw.) in den neuen Lokal-Gütertarif nur bezüglich des Verkehrs zwischen den Stationen Hamburg-Altona und Kiel einerseits und den Stationen der Schleswig - Holsteinischen Marsch- und Westholsteinischen Bahn andererseits übernommen und rückwirkend auf die vor Altona belegenen Stationen übertragen sind, während im übrigen die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifs ohne Ersatz aufgehoben werden. Soweit hierdurch Frachterhöhungen herbeigeführt werden, treten dieselben erst mit dem 15. September d. J. in Wirksamkeit.

Altona, den 25. Juli 1891. (1495)

Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch - Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 2 vom 1. Januar 1891. Am 1. August d. J. gelangen zwischen München Ostbhf. und Lugau sowie Oelsnitz i/Erzgebirge Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 (Schleifholz) von je 1,01 ℳ für 100 kg zur Einführung.

Dresden, am 23. Juli 1891. (1496)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter. Die für den Lokal- und Wechselverkehr der Preussischen Staats- und der Grossherzoglich Oldenburgischen Eisenbahnen erfolgte Ausdehnung des Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter auf Reisabfälle, wie im Spezialtarif II der Klassifikation des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Theil I, unter dieser Position genannt, tritt am 1. August l. J. auch ein im Verkehr der genannten Bahnen mit sämmtlichen übrigen Eisenbahnen Deutschlands sowie im Lokalverkehr der letzteren und im Wechselverkehr derselben untereinander, soweit der Ausnahmetarif in den betreffenden Verkehren eingeführt ist.

Elberfeld, den 22. Juli 1891. (1497)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband. Verkehr mit Oesterreich. (Einführung des Nachtrages 20 zu Tarifheft 1.) Am 15. August d. J. tritt zu dem Heft 1 des Gütertarifs für oben bezeichneten Verband der 20. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält anderweite, zum grossen Theil erheblich ermässigte Frachtsätze des Klassentarifs und der einzelnen Ausnahmetarife für den Verkehr zwischen Wien und den Wiener Vorortstationen einerseits und sämmtlichen Deutschen Stationen andererseits, sowie anderweite, ebenfalls vielfach ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 8 (Holz des Spezialtarifs II) zwischen verschiedenen Oesterreichischen und Deutschen Stationen.

Der Nachtrag ist bei den Verbandsverwaltungen und Stationen käuflich zu erhalten.

Magdeburg, den 25. Juli 1891. (1498)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Im Hannover-Bayerischen Verbande (siehe Tarifheft Nr. 2 vom 1. Juni 1889) werden im Verkehr zwischen Eger und Franzensbad einerseits und Glückstadt, Hadersleben und Kyritz andererseits vom 1. August d. J. an anderweite Kilometer der Frachtberechnung zu Grunde gelegt. Im Verkehr zwischen Eger, bezw. Franzensbad und Lübeck finden vom 16. September d. J. an um ein Geringes erhöhte Frachtsätze Anwendung.

Nähere Auskunft geben die Güter-Abfertigungsstellen der genannten Stationen auf Anfragen.

Hannover, am 23. Juli 1891. (1499)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Am 1. August d. J. tritt der Nachtrag II zu dem Heft I des Tarifs für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften.

Köln, den 24. Juli 1891. (1500)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr. Einführung des Nachtrages I zum Verbandtarife. Mit 1. September n. St. 1891 tritt der Nachtrag I zum Tarife für den obbezeichneten Verkehr vom 1. April n. St. 1891 in Kraft.

Derselbe enthält ausser Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen, auch neue Frachtsätze für die Grenzstation Belzec transit rücksichtlich der Ausnahmetarife für Eier, Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren, dann landwirthschaftliche Maschinen.

Exemplare dieses Nachtrages können bei den betheiligten Bahnen bezogen werden.

Wien, den 20. Juli 1891. (1501)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn,
zugleich namens der betheiligten Bahnen.

Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verband. (Verkehr mit Ungarn.) Am 15. August l. J. tritt der Nachtrag I zum Verbands-Gütertarif Theil II, Heft 3 für oben genannten Verkehr in Kraft. Dieser Nachtrag enthält neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes 4 A u. 4 B (Getreide), Ergänzung der Kontrolvorschriften über die Anwendung der Ausnahmetarife Nr. 2, 4 B, 5 A, B u. 12 für den Fall der Ausfuhr über See, Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 2 A, ermässigter Frachtsatz für den Transport von Mehl und Mahlprodukten, Ausnahmetarif Nr. 11 (Möbel aus gebogenem Holz), Aenderung der Nomenklatur des Ausnahmetarifes Nr. 14 (Weintrauben etc. als Eilgut), Aufnahme der Stationen Szeged transit und Temesvar-Jozsefváros transit und Berichtigungen. Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 24. Juli 1891. (1502)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Einführung von Nachträgen zu den Gütertarifen (Theil II) der im Betriebe der Kgl. Ung. Staatsbahnen stehenden Biharer- und Kisujszállás-Dévaványa-Gyomaer Lokaleisenbahn. Zu den für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Equipagen und Leichen vom Tage der Betriebseröffnung gültigen Gebührentarifen (Theil II) der im Betriebe der Kgl. Ung. Staatseisenbahnen stehenden Biharer- und Kisujszállás-Dévaványa-Gyomaer Lokaleisenbahn wird nächstens der Nachtrag IV bezw. der Nachtrag II in Kraft treten.

Der Nachtrag IV zum Tarife der Biharer Lokaleisenbahn enthält Stationstarife für den Verkehr der Stationen der Linie Oesi-Köt der Biharer Lokaleisenbahn und der Station Nagyvárad mit der Station Köt (transit), dann die Aufnahme von Sandsendungen in den Ausnahmetarif I und die Ausserkraftsetzung von sämmtlichen Frachtsätzen des für den Verkehr mit der Station Nagyvárad der Kgl. Ung. Staatseisenbahnen im Nachtrage I und II bestehenden Stationstarifes, der Nachtrag II zum Tarife der Kisujszállás-Dévaványa-Gyomaer Lokaleisenbahn enthält hingegen Stationstarife für den Verkehr der Stationen der Kisujszállás-Dévaványa-Gyomaer Lokaleisenbahn mit der Station Dévaványa (transito) und die Aufnahme von animalischen Düngersendungen in den Ausnahmetarif I.

Exemplare dieser Nachträge sind in der Tarifabtheilung der Kgl. Ung. Staatseisenbahnen für 5 kr. pro Stück erhältlich.

Budapest, am 21. Juli 1891. (1503)
Die Direktion.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

---

3. Offene Stellen.

Techniker, Ingenieure, die mit dem Entwerfen, der Bauausführung und Abrechnung von Eisenbahnbauten durchaus vertraut sind, werden gesucht. Meldungen schriftlich unter Beifügung von Zeugnissabschriften und Angabe von Gehaltsansprüchen bei dem Königl. Eisenbahn-Betriebsamte Essen. (1504)

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Für eine hiesige grössere Eisenconstructions-Werkstätte u. Wellblechfabrik wird ein tüchtiger Ingenieur zum sofortigen Antritt gesucht. Gefl. Offerten unter G. K. 1007 an Max Gerstmann, Friedrichstr. 125 erbeten.

olumbus-Freitreppe
D. R. P.
Columbus-Perron und Trottoir aus Eisen, für Gärten, Wege, Böschungen, Dämme; besonders vortheilhaft für Anlagen in aufgeschüttetem Boden; haltbarer, schöner, 33 % billiger als Steintreppen. Ill. Preisliste kostenfrei.
Richard Hermanns & Co., Elberfeld.

Rudolf Weber, Haynau i/Schlesien
empfiehlt seine anerkannt vorzüglichen
Eisenbahn-Blitz-Draisinen
neuester Construction.
Preis pro Stück 300 Mark.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin.
Kgl. Eisenbahn-Betriebsamt.
Stralsund, d. 23/10. 90.

An Herrn Rudolf Weber, Haynau i/Schl.

Auf das gefl. Schreiben v. 12/8. d. J. erwidern wir Ihnen ergebenst, dass die von Ihnen in diesem Jahre bezogenen 3 sogenannten Blitz-Draisinen sich bisher gut bewährt haben. Dieselben verbinden Leichtigkeit, Fahrsicherheit und bequemen Sitz mit leichter Transportfähigkeit. Wir halten diese Draisinen zur Benützung für Streckenrevisionen für wohl geeignet.

gez. Hoos.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 59.

Zeitung des Vereins

1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 24 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 1. August 1891.

Inhalt:

Zur Vereinfachung der Fahrkarten im Personenverkehr.

Vereins-Mittheilungen:
Ab- und Zurechnung von bezw. zu den Vereinsbahnstrecken.
Rundschreiben.

Aus Oesterreich-Ungarn:
Die Arbeiten am Eisernen Thore.
Entfernung der Glockensignalapparate aus den Wächterhäusern.
Gewerbliche Anlagen längs der Eisenbahnen.
Frachtermässigungen f. Getreide.
Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich Ende Juni d. J.
Bahneröffnungen.
Eröffnung bezw. Schliessung von Haltestellen.
Ertheilung von Vorkonzessionen in Oesterreich.
Gemeins. Direktorenkonferenz.
Die Wiener Stadtbahn und die Wienregulirung.
Projekt d. Böhmerwaldbahnen.
Erprobung einer Hilfsaktion.
Uebernahme d. Betriebes d. Ung. Linien d. Oesterr.-Ungar. St.-E.-G. seitens d. Kgl. Ung. Stsb.
Generalversammlung der Barcs-Pakracser Eisenbahn.
Lokalb. Somogy-Szobb-Barcs.
Börsenbericht.

Aus Italien:
Gesetzentwürfe.
Eröffnungen von Bahnlinien.
Betriebsverhältnisse.
Bauten und Entwürfe.
Tram-, Seil- u. elektr. Bahnen.

Aus Spanien:
Geschäftsber. d. Eisenb. Madrid-Saragossa-Alicante für 1890.

Urtheile des Reichsgerichts:
Erkenntniss vom 17/2. 1891.

Verschiedenes:
Internat. Elektrot.-Kongress zu Frankfurt a/M.

Berichtigung.

Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnung von Strecken.
2. Verkehrsstörungen.
3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.
4. Güterverkehr.
5. Personen- und Gepäckverkehr.
6. Verdingungen.
7. Offene Stellen.

Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Zur Vereinfachung der Fahrkarten im Personenverkehr.

Die Vorschläge in Nr. 41 d. Ztg. vom 30. Mai l. J. über die Kartenvereinfachung im Personenverkehr fanden in weiteren Kreisen Beachtung und ernteten, wie begreiflich, Lob und Tadel. Es soll deshalb nur kurz darauf zurückgegriffen werden. Zunächst erscheint der Vorwurf, dass die empfohlene Kartenvereinfachung nur in geringem Maasse den Interessen des Publikums diene, nicht ganz begründet, denn die Beseitigung des bestehenden buntscheckigen Billetsystems kommt doch unmittelbar dem reisenden, und die Verbilligung des Verwaltungsapparates mittelbar dem steuerzahlenden Publikum zu gute. Berechtigter ist dagegen der Wunsch nach Einführung von Markenheften, wie solche von berufenen Kreisen der Geschäftswelt des öfteren schon angestrebt worden sind und die auch vollkommen in den Rahmen des empfohlenen Systems passen; es handelt sich hier nur um die Art der Ausführung. Die Markenhefte haben zwei verschiedenen Zwecken zu dienen: dem Publikum als Zahlmittel und der Bahnverwaltung als Kontrolmittel. Die Erfüllung dieser doppelten Bestimmung kann nach dem auf S. 575 abgedruckten Muster gedacht werden.

Der Stamm mit den Ziffern dient zur bahnseitigen Kontrole, die Werthmarken dem Publikum als Zahlungsmittel. Die Manipulation ist einfach: Dem Reisenden werden so viele Marken, als die Entfernung vom Abgang bis zum Fahrziel einer Zugstrecke Myriameter beträgt, beim Beginn der Reise entwerthet und auf der vorletzten Station des Fahrzieles abgenommen. Den Schutz vor Markenfälschungen bietet das Amtssiegel auf dem Titelblatt. Damit aber auch Fälschungen mit dem echten Titelblatt und nachgemachten Markenblättern ausgeschlossen sind, werden die gleichzeitig auf dem Titelblatt vorgedruckten Seitenzahlen der Markenblätter mit dem jedesmaligen Verbrauch eines solchen durchlocht, so dass mit dem Verbrauch des letzten Markenblattes auch das Titelblatt für missbräuchliche Zwecke unbrauchbar gemacht ist. Etwas schwieriger macht sich die Ausübung der Kontrole, die sich nur mit dem nachstehend beschriebenen und in Zeichnung auf S. 575 dargestellten beweglichen Entfernungszeiger rasch und sicher vollziehen lassen wird.

Die wirkliche Grösse des Entfernungszeigers beträgt 12 cm Länge, 4 cm Breite und 7 mm Tiefe. Auf zwei beweglichen Walzen laufend enthält der in Zeichnung exemplifizirte Entfernungszeiger die sämmtlichen Entfernungen der Strecke „München-Simbach“ und macht stets nur diejenigen Zahlen ersichtlich, welche für die jeweilige Zugaufenthaltsstation in Betracht kommen.

Das freie Feld bezeichnet die Zugaufenthaltsstation, während die Ziffern zu beiden Seiten nicht nur die Entfernungen, sondern zugleich auch die Zahl der abzutrennenden

Marken angeben, nachdem die Markenhefte durchgehends auf Myriameter lauten. Die fortlaufenden Zahlen auf dem Entfernungszeiger und im Stamm der Markenhefte sind die den Stationen zum Zwecke der Kontrole gegebenen Nummern.

Die Kontrole vollzieht sich auf folgende Weise:

Den Inhabern von Markenheften wird beim Antritt der Reise die Nummer der Einsteigstation im Felde der ersten, und jene des Fahrzieles im Felde der letzten abzutrennenden Marke durchlocht oder mit Dintenstift durchstrichen.

Beispiel: Ein Reisender von München C. B. nach Schwaben erhält beim Beginn der Reise auf dem ersten Feld die Nr. 1, auf dem dritten Feld die Nr. 7 durchstrichen und auf der vorletzten Station des Fahrzieles die angemerkten Marken abgetrennt.

Auf diese Weise kann die Durchführung der Markenhefte gedacht werden, wobei noch zu berücksichtigen ist, dass der bewegliche Entfernungszeiger die in Nr. 41 S. 400 d. Ztg. entworfene Entfernungsübersicht entbehrlich macht. Die weiter gerügten Punkte, wie die Grösse der Kontrolkarten, dann der Bahnmarken usw. sind nicht System-, sondern Zweckmässigkeitsfragen, welche erst in den Ausführungsbestimmungen zu berücksichtigen wären.

Noch einige Bemerkungen zur Personentariffrage:

Das der öffentlichen Diskussion unterstellte Reformprogramm für die Personentarife, welches die künftigen Einheitssätze für die I., II. und III. Wagenklasse der gewöhnlichen Personenzüge auf 6, 4 und 2 ₰ für das Kilometer normirt und für alle Klassen der Schnellzüge 1 ₰ Zuschlag für das Kilometer festsetzt, hat in der Presse, in den Vereinen für Eisenbahnreform, sowie in den berufenen Körperschaften zu prinzipiell verschiedenen Kundgebungen und Beschlüssen geführt, ohne jedoch wesentlich neue Gesichtspunkte zu Tage zu fördern, oder auch nur in einem Punkte Uebereinstimmung zu erzielen. Daraus erhellt, dass die Behandlung der Personentarif-Reform doch nicht so einfach liegt, wie in Laienkreisen vielfach angenommen wird. Aus dem gewonnenen Material kann man, abgesehen von der IV. Wagenklasse, folgendes Ergebniss herausschälen:

1. die in Aussicht genommene Fahrpreis-Verbilligung für die I. und II. Klasse ist ungenügend; sie steht nicht im Verhältniss zu jener der III. Klasse;
2. ein Schnellzugzuschlag ist nicht gerechtfertigt.

Dass der Einheitssatz von 2 ₰ für das Kilometer für die III. Wagenklasse der allein richtige ist, lässt sich bei der Ungewissheit der Selbstkosten nicht mit Sicherheit behaupten; er wird aber fast allgemein als richtig anerkannt und bildet deshalb die rechnerische Unterlage für die Prüfung der Sätze I. und II. Klasse.

Die Beförderungslast eines besetzten dreiachsigen Personenwagens nach dem neuesten System mit 44 Sitzplätzen, die Person zu 60 kg gerechnet, beträgt 15 250 kg, II. Klasse mit 28 Sitzplätzen 14 600 kg und I. Klasse mit 18 Sitzplätzen 15 200 kg. Die Beschaffungskosten betragen für einen solchen Personenwagen mit Einrichtung: III. Klasse 10 112 ℳ, II. Klasse 14 671 ℳ und I. Klasse 18 900 ℳ.

Danach ergibt sich folgendes Fahrpreisverhältniss:

Personenwagen	Bruttogewicht kg	Beschaffungskosten ℳ	Sitzplätze	Ertrag für das Wagenkilometer ₰	Fahrpreis für das Personenkilometer ₰
Klasse III	15 250	10 112	44	88, 00	2, 00
„ II	14 600	14 671	28	122, 23	4, 36
„ I	15 200	18 900	18	163, 95	9, 11

Nimmt man in umgekehrter Richtung den vom Bayerischen Eisenbahnrath für die I. Klasse empfohlenen Einheitssatz von 5 ₰ zur rechnerischen Unterlage, dann ist das Fahrpreisverhältniss folgendes:

Personenwagen	Bruttogewicht kg	Beschaffungskosten ℳ	Sitzplätze	Ertrag für das Wagenkilometer ₰	Fahrpreis für das Personenkilometer ₰
Klasse I	15 200	18 900	18	90, 00	5, 00
„ II	14 600	14 671	28	67, 73	2, 41
„ III	15 250	10 112	44	48, 31	1, 09

Damit ist doch zur Evidenz bewiesen, dass die in Aussicht genommenen Einheitssätze von 6, 4 und 2 ₰ für das Kilometer den Reisenden I. und II. Klasse schon über Gebühr Rechnung tragen, zumal auch die beabsichtigte Gepäcktarif-Ermässigung vornehmlich den Reisenden dieser Klassen zu gute kommt. Die mangelhafte Platzausnutzung ist keineswegs der Beweis einer ungerechten Fahrpreisbestimmung; sie ist eine Folge der volkswirthschaftlichen Lage einerseits und der Sparsamkeit besser situirter Kreise anderseits. Dazu kommt, dass in der wärmeren Jahreszeit fast alle Reisende die III. Wagenklasse vorziehen.

Zwei Wege sind es, welche zur Erzielung eines höheren Prozentsatzes in der Platzausnutzung der oberen Klassen führen: Die Bemessung des Wagenbestandes nach Maassgabe der wirklichen Frequenz, oder die Verbilligung der Fahrpreise bei gleichzeitiger Verminderung der Beschaffungskosten der Wagen durch Vereinfachung im Komfort mit Vermehrung der Sitzplätze. Jede anderweitige Verbilligung der Fahrpreise I. und II. Klasse, ohne Minderung der Betriebskosten schafft ein Missverhältniss zu den Sätzen der III. Klasse und steigert naturgemäss den unmittelbaren Ausfall, welcher ja schon zu den Sätzen zu 6, 4 und 2 ₰ für das Kilometer, beispielsweise für die Bayerischen Staatseisenbahnen 6 133 011, 04 ℳ beträgt und zu den Einheitssätzen von 5, 00—2, 41 und 1, 09 ₰ 13 022 995, 76 Mark gleich 50 % der Gesammteinnahmen, betragen würde.

Der unmittelbare Ausfall lässt sich ja mit Genauigkeit ziffermässig feststellen. Dividirt man mit den Einheitssätzen aus den verschiedenen Fahrpreisgattungen in die bezüglichen Einnahmequoten, wie sie in der Personengeld-Rechnung ausgewiesen sind, so hat man die Personenkilometer und diese mit den neuen Einheitssätzen multiplizirt, gibt die künftige Einnahme. Dividirt man dann noch mit der Personenfrequenz in die neuen Einnahmequoten, so erhält man die Kosten der durchschnittlichen Fahrt und mit diesen in die Ausfallquoten dividirt, ergibt die zur Deckung des Ausfalles erforderliche Frequenzmehrung, welche für die Bayerischen Staatseisenbahnen bei den Sätzen von 6, 4 und 2 ₰ mit 1 ₰ Schnellzugzuschlag

24, 4 % in der I. Klasse der Schnellzüge
13, 6 „ „ „ II. „ „ „
32, 4 „ „ „ III. „ „ „
24, 6 „ „ „ I. „ „ Personenzüge
12, 4 „ „ „ II. „ „ „
41, 6 „ „ „ III. „ „ „

betragen würde.

Ob diese Frequenzmehrung bei der in Aussicht genommenen Verbilligung der Fahrpreise in der That eintritt, lässt sich ziffermässig nicht nachweisen, doch führt die Erwägung der wesentlich in Betracht kommenden Momente zu der berechtigten Annahme, dass eine finanzielle Gefahr nicht zu befürchten steht.

Bezüglich der Berechtigung eines Zuschlages für Schnellzüge sind die Meinungen in Fachkreisen getheilt, weil die Frage, ob die grössere Geschwindigkeit der Schnellzüge einen bleibenden Mehraufwand an Kosten verursache, oder ob sich derselbe durch die verkürzte Zeitdauer wieder kompensire, noch unentschieden ist. Allein diese Frage hat doch vornehmlich nur ein bahnseitiges Interesse und ist für die Bemessung der Schnellzugerhöhung nicht ausschlaggebend; maassgebend hierfür sind vielmehr die Vortheile, welche der Schnellzugverkehr dem reisenden Publikum bietet und diese bestehen in der

schnelleren Fortbewegung, in der Auswahl des besseren Betriebsmaterials, sowie in dem seltenen Anhalten der Züge.

Grosse Entfernungen schnell, angenehm und möglichst ungestört zu bereisen, ist eine Wohlthat, ein Gewinn an Zeit und Geld, gegenüber der Personenzugbeförderung, und kommt allen Schnellzugreisenden in gleichem Maasse zu gute, weshalb ein Schnellzugzuschlag und zwar in gleicher Höhe für alle Wagenklassen gerechtfertigt ist. Der Unterschied im Komfort ist ja schon in der progressiven Steigerung der Einheitssätze von 2 auf 4 und 6 ₰ für das Kilometer berücksichtigt.

Das Fühlbare der heutigen Schnellzugerhöhung liegt auch weniger in der Zuschlagtaxe, als in dem Mangel einer III. Schnellzugklasse, in der Preisdifferenz zwischen der III. Personenzugklasse und der II. Schnellzugklasse beim Uebergang in eine höhere Zuggattung.

Dann noch eine Bemerkung: Auf Seite 78 der Dr. Engelschen Eisenbahnreform ist der Grundsatz aufgestellt: jede Geschäftsreise, so nothwendig sie auch sein mag, muss unterbleiben, wenn nicht ausser dem Zeitaufwand der Billetpreis und die sonstigen Spesen gedeckt werden. Dieser Satz führt auf ein weiteres Mittel zur Verbilligung des Reisens. Fahrpreis und sonstige Spesen bilden die Reisekosten. Unter letzteren nehmen aber besonders im Fernverkehr die Hotelrechnungen eine bevorzugte Stelle ein und gerade deshalb wäre es vielleicht eine verdienstvolle Thätigkeit, wenn die Eisenbahnreform-Vereine, die ja bekanntlich viele Hoteliers in ihrer Mitte zählen, ihre einflussreiche Mitwirkung an der Verbilligung des Reisens auch auf diesem Gebiete des Verkehrswesens entfalten würden; sie wären sich des wärmsten Dankes eines grossen Interessentenkreises sicher und der Erfolg wäre zweifellos ein höchst lohnender, da, nach Herrn Dr. Engel, die Massenfrequenz den scheinbaren Ausfall um das Vielfache deckt, gemäss der uralten Wahrheit (Seite 29), dass im Verkehrsleben niedrige Preise hohe Einnahmen erzielen.

München, Juli 1891. A. Hutter.

Titelblatt:

Markenblatt:

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Ab- und Zurechnung von bezw. zu den Vereinsbahnstrecken. Nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins sind die Ungarischen Linien der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft vom Ungarischen Staate übernommen worden, und ist die Betriebsführung der bezeichneten Strecken, sowie der Nagy-Kikinda-Nagy-Bekskereker Eisenbahn und der Torontaler Lokalbahnen auf die Ungarischen Staatsbahnen übergegangen.

Die in Rede stehenden Linien sind daher den Vereinsbahnstrecken des Verwaltungsrathes der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft a b- und denjenigen der Ungarischen Staatsbahn z u gerechnet worden.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die Strecke Merchweiler-Göttelborn (2,6 km) der Königlichen Eisenbahndirektion — linksrheinischen — zu Köln, welche am 1. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden soll, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2479 vom 24. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Aenderung des § 30 Abs. 2 und des § 34 Abs. 3 der Technischen Vereinbarungen (abgesandt am 28. v. Mts.).

Nr. 2482 vom 24. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Aenderung verschiedener Bestimmungen in der Anlage III zum Vereins-Wagenübereinkommen (abgesandt am 27. v. Mts.).

Nr. 2487 vom 24. v. Mts. an diejenigen Vereins-Verwaltungen, welche Material für die Herausgabe eines Ergänzungsbandes zum technischen Vereins-Organ über neue Erscheinungen auf dem Gebiete des Lokomotiv- und Wagenbaues zu liefern in Aussicht gestellt haben, betreffend die Herausgabe eines Ergänzungsbandes zum technischen Vereins-Organ über neue Erscheinungen auf dem Gebiete des Lokomotiv- und Wagenbaues (abgesandt am 27. v. Mts.).

Nr. 2502 vom 24. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend:

1. Herbeiführung der Uebereinstimmung der Anlage I des Vereins-Wagenübereinkommens mit den durch den I. Nachtrag zu den Technischen Vereinbarungen eingeführten neuen Bestimmungen über die Breiten- und Höhenmaasse der Güterwagen;
2. Ergänzung des Vereins-Wagenübereinkommens durch Bestimmungen, betreffend die Uebergangsfähigkeit fremder Wagen;

(abgesandt am 27. v. Mts.).

Nr. 2504 vom 23. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Antrag des Technischen Ausschusses auf Ergänzung der Vereinssatzungen (abgesandt am 27. v. Mts.).

Nr. 2505 vom 24. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Technischen Ausschusses, betreffend die Geschäftsordnung für den Technischen Ausschuss (abgesandt am 27. v. Mts.).

Nr. 2507 vom 24. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Aufstellung und Beantwortung wichtiger technischer Fragen (abgesandt am 28. v. Mts.).

Nr. 2534 vom 24. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Aenderung des § 72 der Technischen Vereinbarungen (abgesandt am 27. v. Mts.).

Nr. 2536 vom 24. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 28. v. Mts.).

Nr. 2541 vom 24. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Umarbeitung des Vereins-Betriebsreglements und des Uebereinkommens zu demselben (abgesandt am 27. v. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Arbeiten am Eisernen Thore.

Der Herr Handelsminister von Baross hat dieselben kürzlich besichtigt. Er beobachtete zunächst bei Jucz die Thätigkeit des Lobnitz'schen Felsenzertrümmerers, der mit seinem 85 t schweren Meissel Felsenstücke von 10—30 ctm im Gevierte absprengt. Sodann verweilte der Minister längere Zeit bei den technisch bisher vereinzelt dastehenden Arbeiten bei Greben; es wird hier ein ganzes Kap abgetragen, um die Donauenge zu erweitern, und anschliessend ein mehr als 6 km langer Damm, darunter 500 m in den überstürzenden Wirbel, hineingebaut. Da für 1 m Damm 900 cbm Material nothwendig sind, nimmt die Herstellung eines Meters 7 Arbeitstage in Anspruch; bisher sind 65 m hergestellt. Der Minister beobachtete sodann, nachdem grössere Sprengungen vorgenommen waren, die Thätigkeit einiger grosser Amerikanischer Kreuzbohrer in hartem Gneissgestein bei dem Stromhindernisse Kozla, wo ebenfalls ununterbrochen Felssprengungen unter Wasser vorgenommen werden. In Montirung befindet sich ein zweiter Französischer Felsenbohrer mit rotirender Diamantenspitze. Schliesslich besichtigte der Herr Handelsminister von Baross noch bei Ungarisch-Greben die verschiedenen mit schwimmenden Krahnvorrichtungen versehenen Bagger.

Entfernung der Glockensignal-Apparate aus den Wächterhäusern.

Ueber die in den letzten 10 Jahren auf den Linien der Bahnverwaltungen, insbesondere in den Wächterhäusern vorgekommenen Blitzschläge sind bei dem K. K. Handelsministerium, infolge seiner diesfälligen Anordnung, die Berichte eingelangt. Dasselbe fand sich veranlasst, die allmähliche Verlegung der Glockensignal-Apparate aus den Wächterhäusern in Signalbuden dringend zu empfehlen und hierfür folgende Gründe anzuführen: Die Glocken am Firste der Wächterhäuser verlieren gegenüber den niedrigeren Signalbuden an Schallwirkung; letztere können bei Bedarf ohne Schwierigkeit anderswo untergebracht werden; das Geben eines Hilfssignales für einen Zug durch den Zugführer, sowie das Instandhalten der Apparate ist in den Signalbuden wesentlich erleichtert; endlich sind die Sicherheitsrücksichten für die Wächter selbst und bei Ansteckungskrankheiten in ihren Familien die Zugänglichkeit zu den Apparaten von entscheidender Wichtigkeit. Bis zur Durchführung dieser Vorsichtsmaassregel soll die Erdleitung bei jedem einzelnen Wächterhause gründlich untersucht und geschützt, erforderlichenfalls durch eine gute ersetzt werden und sind in gewitterreichen Gegenden an den Telegraphensäulen einfache Blitzableiter anzubringen, welche, wie dies bei den K. K. Staatsbahnen mit Erfolg geschieht, 5 mm stark sind und 20 cm über den Säulenkopf emporragen.

Gewerbliche Anlagen längs der Eisenbahnen.

Das Ungarische Handelsministerium hat eine die Regelung des behördlichen Verfahrens bei Herstellung von industriellen Anlagen in der Umgebung von in Betrieb stehenden Eisenbahnen betreffende Verordnung erlassen. Dieselbe beruft sich auf § 99 der Eisenbahn-Betriebsordnung, wonach in der Umgebung der Bahn keine Herstellungen ausgeführt werden dürfen, welche die Anlagen der Bahn oder deren Betrieb gefährden oder überhaupt eine Feuersgefahr herbeiführen könnten. Durch dieselbe, in Nr. 81 des „V.-B f. E. u. Sch." abgedruckte Verordnung wird rücksichtlich der Bewilligung solcher Anlagen die Zuständigkeit der Generalinspektion für Eisenbahnen, der Gewerbebehörden und der Komitatsverwaltungen geregelt.

Frachtermässigungen für Getreide.

Ueber die Beschwerden der Böhmischen Mühlenbesitzer, dass die Rohprodukte theurer als die daraus erzeugten Mahlprodukte tarifirt werden, fanden mehrere Berathungen der Eisenbahnverwaltungen statt, deren Ergebniss in einem Erlasse des Handelsministeriums ausgedrückt erscheint, dem wir folgendes entnehmen: Die Bahnverwaltungen einigten sich dahin, für Weizen, Buchweizen, Roggen, Hirse und Gerste den Produzenten bei Auflieferung in ganzen Wagenladungen einen 17 prozentigen bezw. einen 15 prozentigen Tarifnachlass theils im Kartirungs-, theils im Rückvergütungswege ab 1. Januar 1892 zu gewähren, und zwar bei Annahme einer Mindestentfernung, die im Oesterreichisch-Ungarischen Verbande 150 km von den Ungarischen Aufgabestationen ab, im inneren Oesterreichischen Verkehre 100 km und im Lokalverkehre 10, 35 und 50 km beträgt. Die Staatsbahnen gewähren in allen Verkehren einen Tarifnachlass von 17 % und verzichten überdies im Lokalverkehre auf Einhaltung einer Mindestentfernung. Hingegen haben mit Ende dieses Jahres alle Tarifbegünstigungen für Mehl und andere Mahlprodukte Oesterreichischer Provenienz mit Rücksicht auf den neuen Deutsch-Oesterreichischen Handelsvertrag aufzuhören, jedoch empfiehlt das Ministerium den Bahnen auf sich ergebende besondere Bedürfnisse einzelner Produktionsgebiete, erforderlichenfalls auch für Mehl, fernerhin Rücksicht zu nehmen.

Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich Ende Juni d. J.

Der mit Ende Mai d. J. ausgewiesenen Zahl von 618,1 Eisenbahnkilometer sind im Monate Juni d. J. durch den Beginn des Baues des zweiten Geleises in der Strecke Tetschen-Laube der Oesterreichischen Nordwestbahn 1 km zugewachsen; dagegen ist die Lokalbahn Innsbruck-Hall 11 km und die Lokalbahn Göding-Holics Oesterreichische Theilstrecke 0,8 km der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, dann das zweite Geleise in der Strecke Wörgl-Jenbach 25 km und in der Strecke Hall-Innsbruck 8,6 km der Südbahn-Gesellschaft dem Verkehre übergeben worden. Es standen so-

mit zum Schlusse des Monates Juni d. J. 573,7 km Eisenbahnen in Bauausführung. Darunter konnten die Theilstrecke Mondsee-Salzburg der Salzkammergut-Lokalbahn, die Lokalbahn Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya, dann das zweite Geleise in der Strecke Dembica-Przemysl-Lemberg der Galizischen Carl Ludwigbahn, das zweite Geleise in der Strecke Dassnitz-Königsberg-Maria Kulm der Buschtêhrader Bahn und das zweite Geleise Wilfleinsdorf-Bruck a./L. der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft als nahezu vollendet betrachtet werden. Namhafte Baufortschritte sind zu verzeichnen bei der Lokalbahn Eisenerz-Vordernberg, bei der Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg mit Abzweigung von Bierbaum nach Neudau, bei der Lokalbahn Zauchtel-Bautsch der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, dann bei jenem Theile des zweiten Geleises der Strecke Wörgl-Innsbruck der Südbahn-Gesellschaft, welcher dem Verkehre noch nicht übergeben wurde. Die Zahl der durchschnittlich für den Tag und das Kilometer beim Eisenbahnbau beschäftigten Arbeiter hat sich infolge der Verkehrsübergabe einiger Linien von 16 943 auf 15 222 vermindert.

Bahneröffnungen.

Die Eröffnung der Lokalbahn Debreczen-Füzes-Abony und deren Flügelbahn Ohát-Polgár erfolgt am 1. August d. J. Die 98 km lange Hauptlinie verbindet mit Ueberbrückung der Theiss die Linien Püspök-Ladány-Debreczen-Miskolcz und Budapest-Hatvan-Miskolcz, während die 34,9 km lange Flügelbahn seinerzeit Anschluss an die Lokalbahnen Debreczen-Szt. Mihály und Nyiregyháza-Czap-Ungvár finden wird.

Eröffnung bezw. Schliessung von Haltestellen.

Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Mit dem 15. Juli d. J. ist die zwischen den Stationen Szatymáz und Kis-Kun-Dorozma gelegene Haltestelle Kettöshatár der Linie Wien-Marchegg-Budapest-Orsova-Verciorova geschlossen und dafür zwischen den Stationen Kistelek und Szatymáz eine neue Haltestelle unter der Bezeichnung Vilmaszállás eröffnet worden.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Am 5. Juli d. J. wurde auf der Linie Steindorf-Braunau zwischen der Haltestelle Achenloe und der Station Munderfing die Haltestelle Dampfsäge Munderfing für den Personenverkehr eröffnet und am 15. Juli d. J. infolge Eröffnung der Haltestelle Steyr-Garsten die zwischen dieser und der Haltestelle Sand an der Linie St. Valentin-Kl. Reifling gelegene Haltestelle Garsten geschlossen.

Steyerthalbahn. Am 4. Juli d. J. wurde eine Haltestelle zwischen den Stationen Leonstein und Molln mit der Bezeichnung „Leonstein Haltestelle“ eröffnet.

Ertheilung von Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten:

1. dem Bürgermeister August Lewakowski in Krosno für eine Lokalbahn von Dukla über Krosno nach Przybowka;
2. dem Domänenpächter Karl Malek in Jaroschowitz für eine Lokalbahn von der Station Wodnan der Strecke Budweis-Pilsen der K. K. Staatsbahnen nach Moldauthein;
3. dem Güterdirektor Julius Siegler Edlen von Eberswald in Krzeszowice für eine vollspurige Eisenbahnverbindung von der Station Trzebinia der Kaiser Ferdinands-Nordbahn über Regulice, Alwernia und Oklesna zur Station Ryczów der Staatsbahnlinie Oswieçim-Skawina und von da im Skawathale aufwärts über Wadowice zur Station Skawce der Staatsbahnlinie Sucha-Skawina;
4. dem Steiermärkischen Landesausschusse für eine vollspurige Lokalbahn von einem geeigneten Punkte der Kronprinz Rudolfbahn über Obdach nach Wolfsberg in Kärnten, und
5. dem Freiherrn Adolf v. Leonhardi in Platz für eine Lokalbahn von Budweis über Lischau, Wittingau, Platz, Neubistritz, Altstadt, Zlabings und Jamnitz nach Mährisch-Budwitz, bezw. zum Anschluss daselbst an die von anderer Seite projektirte Eisenbahnverbindung von Göpfritz über Jamnitz nach Mährisch-Budwitz,

zu 1—3 für die Dauer von 6 Monaten, zu 4 und 5 für die Dauer eines Jahres ertheilt.

Gemeinsame Direktorenkonferenz.

Die letzte in Prag abgehaltene Konferenz wies die grössere Zahl der Vorlagen, darunter jene, betreffend den Verkauf von Unfallversicherungsscheinen in Bahnhöfen, den bestehenden Unterausschüssen zur seinerzeitigen Antragstellung zu. Für den einheitlichen Vorgang bei Stundung von Frachtgebühren wurden die Grundzüge festgestellt, die Schlussredaktion jedoch vorbehalten. Die nächste Konferenz findet am 21. September d. J. in Serajewo statt.

Die Wiener Stadtbahn und die Wienregulirung.

Die Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Co. hat das Projekt und Konzessionsgesuch für mehrere Linien der Stadtbahn dem Handelsministerium überreicht. Im Anschlusse an diese Vorlage überreichte nun die genannte Gesellschaft vor kurzem dem Handelsministerium eine neuerliche Eingabe, einen Vorschlag für die Regulirung des Wienflusses, in Verbindung mit einem neuen Projekte für die Linie Praterstern-Gaudenzdorf der Wiener Stadtbahn, betreffend. Diesem Vorschlage entnehmen wir, dass statt der bisher geplanten Ableitung oder Einwölbung des Wienflusses dessen Regulirung befürwortet und von der genannten Gesellschaft die Einführung der Wienthal- und der Kailinie der Stadtbahn in den Bahnhof des Hauptzollamtes beantragt wird, welche den Vortheil ergibt, direkte Züge vom Franz Josef-Bahnhofe und vom Schottenringe nach der Süd-, Staats- und Aspangbahn, wie auch zum Central-Friedhofe verkehren zu lassen.

Im Wiener Gemeinderathe wurde der Beschluss gefasst, an die Regierung eine Petition zu richten um einverständliche Feststellung der Linien der Stadtbahn, unter besonderer Berücksichtigung einer Verbindung der Nussdorfer Linie mit dem Westbahnhofe, der Bahnhöfe untereinander und mit den bestehenden oder zu schaffenden Wasserstrassen.

Das Projekt der Böhmerwaldbahnen.

Im Böhmerwaldbund hielt hierüber Ingenieur Daniel einen Vortrag, in welchem er mit ausführlicher Begründung für die Eisenbahnverbindungen Wodnian-Prachatitz-Wallern und Strakonitz-Winterberg-Kuschwarda zum Anschluss nach Bayern gegen Passau, ferner für die Verbindung der Oberösterreichischen Mühlkreisbahn von Aigen ins Moldauthal zum Anschlusse an die Budweis-Salnauer Linie, für die Herstellung einer Flügelbahn von Schüttenhofen über Reichenstein nach Maderhäuser zur Verbindung mit der Bayerischen Waldbahn gegen Zwiesel, für die Bahnverbindung Budweis-Wittingau-Neubistritz nach Mährisch-Budwitz mit der seinerzeitigen Fortsetzung gegen Brünn, sowie für die Bahnverbindung über Haid-Tachau nach Bayern eintrat.

Erprobung einer Hilfsaktion.

Die Verwaltuug der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat in der Station Prerau die Probe einer Hilfeleistung bei einem angenommenen Eisenbahnunfalle veranlasst. An einem der letzten Tage kam nämlich die telegraphische Nachricht an alle Stationen von Prerau nach Wien und an die Wiener Freiwillige Rettungsgesellschaft, dass bei Prerau ein Eisenbahnunfall geschehen sei. Das Subalternpersonal hatte keine Kenntniss davon, dass der Unfall nur erdichtet war. Um 12 Uhr gingen mit dem Sanitätszuge der Bahn Sanitätsmaterial und Labemittel für 200 Verletzte vom Nordbahnhofe ab. Die Kontrole in den Stationen ergab, dass überall Rettungskasten und Tragbahren bereit waren, um in den Zug gebracht zu werden; dagegen zeigte sich der Uebelstand, dass es nur an wenigen Orten möglich war, die Bahnärzte sofort zu berufen. In Prerau, wo der Zug um 3/4 4 Uhr ankam, hatte der Stationsvorstand alle Vorbereitungen getroffen. 5 km von Prerau war der angenommene Unglücksort. Der Sanitätszug, der dahin abging, bestand aus Transportwagen verschiedener Typen, deren Brauchbarkeit zu prüfen war, darunter ein Maltheserwagen und mehrere zu Sanitätszwecken hergerichtete gewöhnliche Lastwagen. Um 1/4 5 Uhr machte der Zug auf dem „Unfallsorte“ Halt. Ein Verbandplatz wurde bestimmt, wo sich die Aerzte und ein Theil der Freiwilligenmediziner versammelten, während die übrige Sanitätsmannschaft die Verwundeten einsammelte, welche von Bahnarbeitern „dargestellt“ wurden. In 10 Minuten war die Hilfsaktion beendet, worauf Proben mit dem Ein- und Ausladen der Patienten an den verschiedenen Wagen vorgegenommen wurden. Um 6 Uhr kehrte der Zug nach Prerau zurück. Hier wurde eine Konferenz abgehalten, bei der im wesentlichen folgendes festgestellt wurde: In allen Rettungsdispositions Stationen der Bahn sind stets 2 Hilfszüge bereit zu halten, deren einer die Werkzeuge zur Freimachung der Bahn zu enthalten hat, der andere aber ausschliesslich als Sanitätswagen zu verwenden ist. Von den Wagen ist der zweckentsprechendste der Maltheserwagen mit Einlagerung von der Stirnseite, Plattform, Oberlicht, guter Lüftung und der Mögkeit, denselben im Winter zu heizen, weshalb die Einführung solcher Wagen in allen Dispositionsstationen wünschenswerth ist. Abends fand sodann eine Probebeleuchtung auf freiem Felde statt, zu der seitens der Bahnverwaltung ein feststehender Petroleum-Beleuchtungsapparat beigestellt wurde; derselbe erwies sich als zweckentsprechend, da er auf einen Umkreis von 100 m ausreichend Licht gab. Die Rettungsgesellschaft verwendete hierauf zur mobilen Beleuchtung Magnesiumfackeln, welche gleichfalls als höchst zweckentsprechend er-

klärt wurden. Dagegen wurde der Gebrauch von Pechfackeln als nicht rathsam erklärt, da dieselben ungenügend beleuchten, Feuersgefahr mit sich bringen und durch den starken Rauch die Kranken und die Hilfeleistenden belästigen.

Uebernahme des Betriebes der Ungarischen Linien der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft seitens der Königlich Ungarischen Staatsbahnen.

In Ergänzung unserer in Nr. 57 S. 561 d. Ztg. bezüglich der Uebernahme der Ungarischen Linien der Staatseisenbahn-Gesellschaft gebrachten Mittheilung tragen wir noch nach, dass die Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen aus diesem Anlass die folgende Kundmachung verlautbart hat: Mit dem 18. August 1891 stellt die Budapester Direktion der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft ihre Funktionen ein und tritt an Stelle derselben bis auf weiteres unter dem Titel: „Budapester Donau-linksseitige Betriebsleitung der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen“ die für diese Linien bestellte Betriebsleitung, welcher die verstaatlichten Linien als eine der Direktion der Ungarischen Staatseisenbahnen direkt unterstellte Betriebsleitungsgruppe untergeordnet werden. Die neue Betriebsleitung behält die Organisation der früheren gesellschaftlichen Direktion im allgemeinen bei, mit Ausnahme der Tarifangelegenheiten, welche in den Geschäftskreis der Direktion der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen einbezogen werden. Es sind daher die Eingaben in Tarifangelegenheiten an die genannte Direktion, alle anderen Eingaben hingegen, welche sich auf den Betrieb der eingelösten Linien beziehen (auch in Rückvergütungs- und Reklamationsangelegenheiten) direkt an die neue Betriebsleitung zu richten bezw. zu adressiren. — Zur Orientirung des Publikums theilen wir weiter mit, dass der Budapester Bahnhof der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn zur Unterscheidung von den übrigen Bahnhöfen in Zukunft „Westbahnhof der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen“ benannt wird.

Generalversammlung der Barcs-Pakrácser Eisenbahn am 18. Juli d. J.

Dem vorgelegten Jahresberichte für 1890 sind nachfolgende Einzelheiten zu entnehmen: Die Einnahmen betrugen 363 218 fl., und standen denselben Betriebsausgaben in der Höhe von 181 785 fl. gegenüber, so dass ein Betriebsüberschuss von 181 433 fl. sich ergab. Dieser Betrag erhöhte sich durch den von der Südbahn-Gesellschaft geleisteten vertragsmässigen Beitrag von 118 567 fl. auf rund 300 000 fl. Von dieser Summe wurden 297 700 fl. zur Einlösung der am 1. Juli 1890 und 1. Januar 1891 fällig gewesenen Kupons der Prioritätsaktien verwendet und der Rest von 2 300 fl. dem Spezialfonds zugeführt. In Betreff der Betriebsverhältnisse bemerkt der Bericht, dass das ungünstige Einnahmenergebniss dem Umstande zuzuschreiben sei, dass die am 18. September 1890 eröffnete Grenzbahn Sissek-Brod durch sehr niedrige Tarife einen empfindlichen Wettbewerb herbeiführte, so dass die Barcs-Pakrácser Bahn, um sich auf der längeren Strecke den Verkehr zu erhalten, bedeutende Tarifopfer bringen musste.

Lokalbahn Somogy-Szobb-Barcs.

Obzwar im Sinne des Lokalbahngesetzes für die mit einem wirklich aufgewendeten Baukapital von 1 310 500 fl. erbaute, 46,7 km lange Lokalbahn seitens des Staates nur ein 10 % Beitrag zu leisten gewesen wäre, hat die Regierung, in Anbetracht der Wichtigkeit dieser das Ungarische Staatsbahnnetz mit dem Hauptknotenpunkte Barcs verbindenden Bahn, den Beitrag auf 100 000 fl. erhöht; seitens des Komitates und der Interessenten werden weitere Beiträge geleistet. Die Bahn erzielte seit der Eröffnung am 16. September v. J. bis Ende 1890 einen Reingewinn von 4 406 fl., der auf neue Rechnung vorgetragen wurde, während die Ansprüche der Besitzer der 5prozentigen Obligationen für das laufende Rechnungsjahr verbucht wurden.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Finanzkrise in Lissabon und das Französische Geschwader vor Kronstadt liessen die Börse kalt; sie hat zur Zeit nur Interesse für die Ernteberichte, welche aus Ungarn für Hafer, Hirse und Raps ausgezeichnet, dagegen für Weizen und Roggen schwankend lauten, da die letzten Regengüsse Schaden angerichtet haben sollen. Obwohl von dort dessenungeachtet ein bedeutender Fruchtüberschuss für die Ausfuhr in Aussicht steht, war dennoch die Stimmung für Eisenbahnwerthe recht flau. Rückgängig waren daher: Nordbahn (2730), Galizische Carl Ludwigbahn (210,50), Elbethalbahn (209,75), Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn (285) und Südbahn (100), während Nordwestbahn (204,50) sich zur vorwöchentlichen Notiz erhielt. Ueberhaupt waren die früher so sehr gesuchten Böhmischen Bahnen stark vernachlässigt, obgleich deren Halbjahrsbilanz, auf welche wir demnächst zurückkommen, günstig ausgefallen ist und eine vorzügliche Zuckerrübenernte bevorsteht.

Aus Italien.

Gesetzentwürfe.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat im Einvernehmen mit demjenigen der Finanzen dem Landtage 2 Gesetzentwürfe bezüglich des Eisenbahnwesens unterbreitet, von denen der eine sich auf die Bauaufwendungen für Ergänzungslinien im Betriebsjahr 1892/93 bezieht, der andere auf Bahnen für die Stadt Rom. Der erste, eine Folge des Gesetzes vom 20. Juli 1888, welches für 1892/93 bis einschl. 1902/03 jährlich je 50 Millionen Lire für Eisenbahnbauten auswirft, bestimmt rund 12 Millionen Lire für erweislichen Mehraufwand gegenüber Voranschlägen, 6 150 000 L. für Oberbau, 6 Millionen Lire für Rollmaterial, rund 2 900 000 L. für Linien IV. Kategorie und den Rest der 50 Millionen Lire für 17 Linien, von denen Parma-Spezia mit 9 256 300 L., Cuneo-Ventimiglia mit 1 288 000 L., Cajanello-Isernia mit 1 389 000 L., Rom-Segni mit 4 400 000 L. und Formia-Minturno mit 1 125 000 L. hervorzuheben sind. — Der andere Gesetzentwurf behandelt den an die Verwaltung des Mittelmeernetzes zu übertragenden Bau der Verbindungsbahn Trastevere-Termini einschl. der Tiberbrücke, sowie einen etwaigen Bau bezw. Betrieb einer Verbindung Trastevere-Porta Cavalleggieri (Rom-Viterbo) und Verlängerung davon mit kilometrischem Zuschuss und sonstiger Staatsbeihilfe.

Eröffnungen von Bahnlinien.

Messina-Patti-Cerda. Am 15. Juni d. J. wurde die Theilstrecke Barcellona-Oliveri für den Betrieb eröffnet.

Avezzano-Roccasecca. Die Betriebseröffnung der beiden Strecken Arce-Arpino-Sora, welche bereits am 1. Juni d. J. stattfinden sollte, musste eines plötzlichen Erdsturzes halber verschoben werden und wurde erst am 1. Juli d. J. bewirkt, nachdem die erforderlichen Befestigungsarbeiten zur Zufriedenheit ausgeführt waren.

Betriebsverhältnisse.

Schwerkraftzüge. Infolge einer Anregung seitens des Italienischen Lokalbahnvereines und einer Anfrage der Nord-Mailänder Bahn hatte das Königliche Generalinspektorat für Eisenbahnen versuchsweise die Ablassung von Zügen, welche durch ihre eigene Schwere getrieben werden, d. h. ohne Lokomotive, unter Beobachtung gewisser Grundsätze gestattet. Dieser Versuch wurde im Beisein von Vertretern der interessirten Körperschaften bezw. Behörden Ende Juni auf der Linie Inverigo-Bovisa (Nord-Mailand) unternommen; ein aus 7 Wagen mit Kiesladung und einem Personenwagen bestehender Zug durchlief in geregelter Fahrt die genannte Strecke, ohne zu den geringsten Anständen oder Unzuträglichkeiten Veranlassung gegeben zu haben. Es ist damit der Beweis geliefert worden, dass auf geneigten Linien und mit einer gebotenen Anzahl Bremsen derartige „Schwerkraft“-Züge als anwendbar und nützlich betrachtet werden können; die Verwaltung der Nord-Mailänder Bahnen richtet nunmehr versuchsweise einen bezüglichen regelrechten Dienst ein.

Ofantino-Margherita di Savoia und Monte-poni-Porta Vesme. Die ablaufende Genehmigung zum öffentlichen Betriebe dieser Privatbahnen soll verlängert werden; bezüglich der letzteren wird noch eine Dauer von 9 Jahren mit Vorbehalt einer 6monatlichen Kündigung erstrebt.

Lokalbahn-Verein. Die Hauptversammlung hat den Beitrag auf 25 L. festen Satz zuzüglich von je 50 Cts. für jedes Kilometer ermässigt, sowie in einer Denkschrift an die Abgeordnetenkammer gebeten, dass für Orte mit geringem Verkehr und an wenig gefährdeten Punkten bei einer Zuggeschwindigkeit von weniger als 35 km in der Stunde die beweglichen Schlagbäume in Fortfall kommen möchten.

Biellabahn. Der Jahresbericht für 1890 betont, dass die allgemeine Verkehrskrisis in Italien seitens des Unternehmens mit Glück überwunden worden sei und dass von der Einnahmeverringerung (um 33 610 L.) etwa 13 000 L. Ausfall anderen als den Verkehrsursachen zugeschrieben werden müssten; es wurde eine Dividende von 26 L. auf die Aktie festgesetzt.

Sassuolo-Modena-Mirandola und Finale. Der Jahresabschluss ergab: Betriebseinnahme 377 985 L., Provinzialzuschuss 76 245 L., Gesammteinnahme 470 451 L.; Ausgabe: Betrieb 249 117 L., Verwaltung 4 048 L., an den Staat abzuführen 55 129 L., Gesammtausgabe 447 193 L. Es verblieb somit eine Reineinnahme von 23 258 L., von der 20 000 L. als Dividende vertheilt (1 % für jede der 8 000 Aktien zu je 250 L.), der Rest dem Reservefonds zugeschrieben wurde.

Novara-Seregno. In der ausserordentlichen Hauptversammlung vom 24. Juni d. J. wurde eine anderweite Regelung des Gesellschaftsvermögens beschlossen, und zwar soll das Stammaktienkapital auf 1 100 000 L., bestehend aus 4 400 gewöhnlichen Aktien zu je 250 L, zurückgeführt, zur Ablösung der Obligationsschuld aber die erforderliche Anzahl von Vorzugs- (privilegirten) Aktien zu ebenfalls je 250 L. begeben werden.

Bauten und Entwürfe.

Neuer Bahnhof bei Rom. Da der Bahnhof Rom Termini kaum dem Umfange des örtlichen Verkehres zu genügen vermag, war schon längst eine Erleichterung für denselben in Aussicht genommen; diese ist nunmehr durch den an der Strecke Rom Termini-Rom S. Paolo erbauten Bahnhof Tusculana, 3 km von Termini entfernt, erzielt worden, indem Verbindungslinien nach Portonaccio (Rom-Florenz), Prenestina (Rom-Sulmona) und nach der Kreuzung von Mandrione (Rom-Neapel) hergestellt wurden, auf denen nunmehr die Züge von der Maremmenbahn nach obengenannten 3 Linien und umgekehrt glatt durchlaufen können, ohne Bahnhof Termini zu berühren. Diese Verbindungen sind namentlich für strategische Aufmärsche des Heeres sehr beachtenswerth. — Mit 1. Juli d. J. hat die Indienststellung des Bahnhofes begonnen, doch war eine Benutzung desselben für den öffentlichen Verkehr des Publikums vorläufig nicht beabsichtigt.

Ceva-Ormea. Die Linie, deren Bau sich ihrem Ende nähert, soll noch eine Verlängerung nach dem Meere zu erhalten, um sich dort an die westliche Ligurische Eisenbahn anzuschliessen.

Kürzeste Linie Triest-Venedig. Nach der Wiener „Presse“ und dem Triester „Piccolo“ ist ein Entwurf für die etwa 15 km lange internatioale Linie Monfalcone-Ronchi-Cervignano, welche keinen Schwierigkeiten im Gelände begegnet und auf etwa 1 400 000 L. Kosten veranschlagt wird, bereits geprüft worden. Die Bahnlinie würde eine Reise von Triest nach Venedig um etwa 3 Stunden abkürzen und für den Verkehr Triests mit Nieder-Friaul von grosser Bedeutung sein.

Lecco-Colico. Für die Strecke Bellano-Colico, 14 km, ist ein neuer Entwurf aufgestellt und vorgelegt, welcher gegen den früheren bereits genehmigten einige Verbesserungen in den Verkehrsbedingungen enthalten soll. Nach demselben werden nur 4,2 km waagerecht laufen und ausser den 4 Brückenbauten 8 Tunnels von zusammen 5,6 km Länge nöthig. Ausser dem Bahnhof Dervio für vollen Verkehr sind noch die beiden Haltestellen Dorio und Piona vorgesehen.

Auf der ersten Strecke Lecco-Bellano wurde am 26. Juni d. J. der 1 220 m lange Tunnel des Sasso di Morcate durchgeschlagen. Dieser Tunnel war im April 1890 von 4 Stellen aus in Angriff genommen worden, nämlich von den beiden Endpunkten aus sowie in der Mitte von einem 107 m langen Stollen nach beiden Seiten hin.

Aetna-Ringbahn. Der Gesellschaftsvorstand und die Leitung der Sizilischen Bahnen haben die Konzession für eine Verlängerung genannter Bahn von Gaito nach dem Hafendamm von Catania beantragt; diese Linie, als Verbindungsglied zwischen Aetna-Ringbahn und den sonstigen Bahnen Siziliens, würde eine volkswirthschaftlich richtige und zweckmässige Anlage sein. Die nur 1,8 km messende Linie würde zu mehr als einem Drittel in Krümmungen und mit nahezu zwei Dritteln ihrer Länge in Neigung von 1 bis 3 % zu liegen kommen. Ausser 700 m an Stütz- und Schutzmauern würde die Strecke keine wesentlichen Kunstbauten erfordern; für den Verkehr ist eine Haltestelle für Personenübergang und eine desgleichen für Güterübergang nach und von den Sizilischen Bahnen und eine Ladestelle an der Möln vorgesehen.

Sardinische Sekundärbahnen. Entgegen dem Streben nach normaler Spurweite haben die verschiedenen betheiligten Gemeinden bei dem Ministerium den Antrag gestellt, die Linie Iglesias-Monteponi in bisheriger Weise schmalspurig auszubauen und diese Linie mit Monteponi-Porto Vesme zu verbinden, damit eine zusammenhängende Bahn das Thal von Iglesias bis zu seinem natürlichen Hafen, der Rhede von Carloforte, durchziehe.

Varese-Robarello. Für diese 3,6 km lange Lokalbahn liegt ein Entwurf vor, nach welchem dieselbe mit 0,95 m Spurweite und rund 362 000 L. Kosten (einschl. Rollmaterial) erbaut werden soll. Die grösste Neigung soll 3,25 %, der kleinste Krümmungshalbmesser 75 m betragen und der Oberbau in Schienen von 20 kg auf das laufende Meter auf eichenen Schwellen, der Fahrpark aus 2 dreiachsigen Lokomotiven (nach Essler in Esslingen) zu 21 t Eigengewicht und 5 Personenwagen (zu je 62 Personen, mit etwa 6 t Gewicht) bestehen. — Ein Staatszuschuss wird nicht beansprucht. Die Vorarbeiten für die Verlängerung der Linie nach dem Montesanto und dem Blumenfelde sind im Gange.

Lokalbahn Cancello-Montesarchio. Mr. James Hendrey, welchem die Konzession für diese Schmalspurlinie und deren Abzweigung durch das Caudiner Thal nach S. Martino ertheilt worden, hat seinen früheren Entwurf im Sinne der Angaben des Oberen Rathes der öffentlichen Arbeiten geändert. Die Bahn erhält jetzt 25,6 km Länge, darunter 20 Krümmungen von zusammen 4,6 km, mit kleinstem Halbmesser von 300 m. Die grösste Steigung ist $3^1/_2$ %, doch kommt dieselbe nur in einer einzigen Strecke von etwa 2 km Länge vor; der Höhenunterschied beider Endpunkte der Bahn beträgt 259 m. Der Fahrpark ist auf 9 Zugmaschinen (5 zu 15,5 t, 4 zu 18 t Eigengewicht), 45 Personen- und 60 Güterwagen aller Art bemessen; einschliesslich dieses Rollmaterials ist der Kostenanschlag auf 3 200 000 L. angegeben.

Als Bahnhöfe sind in Aussicht genommen: Cancello, S. Giovanni, S. Gaetano, Arparà, Paolisi, Rotondi, Arvinara, Montesarchio und S. Martino.

Tram-, Seil- und elektrische Bahnen.

Gesetzentwurf für Trambahnen mit mechanischer Zugkraft usw. Der Kammerausschuss hat die eingebrachten Vorschriften für Lokalbahnen, sowie die gemeinsamen bezw. Uebergangsbestimmungen nahezu unverändert angenommen, während bezüglich der Trambahnen mit mechanischer Betriebskraft (Art. 1—14) einige durchgreifende Abänderungen vorgenommen wurden. Die Konzessionsdauer soll hiernach 90 Jahre nicht übersteigen, die Betriebsgenehmigung der Regierung vorbehalten bleiben, die Trambahnen in der Hauptsache auf öffentlichen Strassen laufen, ohne Behinderung des gewöhnlichen Wagenverkehrs (für diesen wie für die Fussgänger müssen Wegestreifen von genügender Breite und Sicherheit verbleiben); auf telegraphische und telephonische Verbindung, sowie reichliche Anwendung von Sicherungssignalen grosser Werth gelegt und die Geschwindigkeit von 24 km in der Stunde nie und nirgends überschritten werden, wobei auf einzelnen schwierigen und gefährdeten Punkten die Landespolizei in Verbindung mit der Bahn-Aufsichtsbehörde die Geschwindigkeitsgrenzen festzusetzen hat. Letztere Amtsstellen bestimmen auch die Zugzusammensetzung, das Dienstpersonal und die geringsten Zeiträume in der Zugfolge, genehmigen den Fahrplan und etwaige besondere Haltepunkte; falls bei einer Linie mehrere Provinzen betheiligt sind, gebühren die vorstehenden Anordnungen dem Oberhaupt derjenigen Provinz, in deren Bereich der grösste Theil der Linie sich befindet.

Die Oberaufsicht über den Betrieb führt die Regierung, welche aus stichhaltigen Gründen der öffentlichen Sicherheit den Betrieb gänzlich aufheben oder einzelne Genehmigungen zurückziehen kann.

Italienischer Tramwayverein. Die am 15. bis 17. Juni in Turin stattgehabte Hauptversammlung war von 30 Betriebsgesellschaften durch Vertreter beschickt worden und verlief der Tagesordnung entsprechend. Der Jahresbericht wurde erstattet und der Abschluss genehmigt, demnächst in die Besprechung der vorher mitgetheilten Fragen eingetreten, über welche ausführlich Bericht erstattet wurde. Diese Fragen, hauptsächlich technischer Natur, sind nur theilweise zur Erledigung gelangt; so wurden bezüglich Fortfall eines besonderen Heizers, selbstthätiger Schmierung, der Wagenbedachung u. a. m. keine endgültigen Beschlüsse gefasst, sondern diese Punkte ebenso wie die Gründung einer Hilfskasse für das Personal der nächstjährigen Hauptversammlung vorbehalten, dagegen einige Satzungsänderungen genehmigt.

Elektrische Bahn Aosta-Pré St. Didier. Der vorgelegte Entwurf für diese aus strategischen Gründen in die IV. Kategorie eingereihte Bahn zur Verbindung des Italienischen und Schweizer Bahnnetzes weist eine Länge von 30 km und die Bewältigung eines Höhenunterschiedes von rund 433 m (Aosta 576 m, Pré St. Didier 1 009 m über Meereshöhe) nach. Demgemäss würde die durchschnittliche Steigung 1,3 % betragen, jedoch erhöht sich dies Verhältniss für einige kurze Strecken bis auf 7,4 %. Die kleine Bahn dürfte einige Wichtigkeit haben nicht nur für Jäger, Kurbedürftige und Alpensteiger, erhalten, sondern auch hinsichtlich des Waarenverkehrs (Anthracit, Gips, Schiefer, Granit, Holz usw.) aus dem Gebirge. — Der Kostenvoranschlag für den Bau beträgt 1 812 000 L. und die erforderliche elektrische Kraft wird durch vorhandenen bedeutenden Wasserdruck erzeugt.

Grundzins. Aehnlich wie die Provinz Mailand hat auch die Provinzialverwaltung von Turin sich für einen jährlichen und kilometrischen Grundzins von 50 L. entschieden, welcher für die auf Provinzialstrassen laufenden Dampftrambahnen gezahlt werden soll.

Montesanto-Seilbahn zu Neapel. Der Mittheilung über die am 30. Mai stattgefundene Betriebseröffnung wird noch hinzugefügt, dass diese Seilbahn auf den Vomero 870 m lang ist, von denen die oberen 550 m (vom Vomero bis zum Corso Vittorio Emanuele) im Tunnelbau liegen, geradlinig und zweigeleisig sind. Von hier ab vereinigen sich die beiden Geleise und es läuft bis zum unteren Bahnhof Montesanto nur ein Schienenstrang mit Krümmung und Gegenkrümmung (letzteres, um den Stützmauern des Dreieinigkeits-Krankenhauses auszuweichen) auf einem Viadukt von 27 Bogen in Mauerwerk, mit 19 % Neigung. Die Bewegungsmaschine auf dem oberen Bahnhof besitzt 150 Pferdekraft; die Züge setzen sich aus je 3 Wagen für jedes Seilende zusammen, so dass in jeder Richtung gleichzeitig je 200 Personen befördert werden können.

Dampftram Monasterace - Serra S. Bruno. Am 24. Juni wurde dieser Dampftram dem Betriebe übergeben; er dient dem Personenverkehr und der Beförderung von bergbaulichen, Wald- und ländlichen Erzeugnissen des Geländes von Stilo, Bivongi, Pazzano, Camini und theilweise Serra S. Bruno. — Diese Dampfbahn ist eine der wenigen, wenn nicht gar die einzige, welche ohne irgend welche Beihilfe von Staat, Provinz oder Gemeinde, auch nicht seitens einer Gesellschaft, sondern durch einen einzelnen Besitzer (Herrn Ach. Fazzari) erbaut ist, um die Verkehrsverhältnisse zu verbessern und einen kleinen wohlhabenden Landstrich zu erschliessen.

Aus Spanien.

Geschäftsbericht der Eisenbahn Madrid - Saragossa - Alicante für 1890.

Die Eisenbahngesellschaft Madrid-Saragossa-Alicante hat bis Ende 1890 an Anlagekapital 603 401 339, 11 Pes. aufgebracht; verwendet sind davon 598 712 480, 03 Pes., so dass noch 4 688 859, 08 Pesos vorhanden sind, während sich ausserdem noch 52 172 Schuldverschreibungen dritter Hypothek unbegeben in den Gesellschaftskassen befinden. An dem neuen Bahnhof von Madrid ist der eiserne Dachstuhl aufgebracht und die Maurerarbeiten nehmen kräftigen Fortschritt, so dass das Jahr 1892 sicherlich nicht vergehen wird, ohne dass dieser Bahnhof endgültig dem Betriebe übergeben ist. An dem grossen Bahnhof der Abzweigungsstation Alcazar sowie an mehreren anderen Bahnhöfen des Netzes werden bedeutende Arbeiten ausgeführt.

Die Influenza, Cholera und Pocken, welche Spanien 1890 heimsuchten, haben natürlich schwere Handelsstockungen veranlasst; aber trotz dieser Landplagen, durch die verschiedene für das Verkehrsgewerbe nicht gerade förderliche Gesundheitsmaassregeln erforderlich wurden, sind die Einnahmen gegen das Vorjahr gestiegen, indem die Entwickelung des Güterverkehrs den Rückgang des Personenverkehrs mehr denn ausgeglichen hat. Unter Berücksichtigung der ausnahmsweisen Umstände, unter denen der Betrieb zu leiden hatte, kann man sich wegen der erzielten Ergebnisse nur beglückwünschen. Die Betriebseinnahmen des 2 672 km umfassenden Netzes betrugen 54 561 910, 15 Pes. (gegen 54 047 551, 03 Pes. in 1889); davon verzehrten die Betriebsausgaben 21 393 627, 77 (20 695 000, 96) Pes. oder 39, 20 % der Einnahmen und die verschiedenen Lasten 27 942 737, 61 (28 013 239, 35) Pes., so dass ein Reingewinn von 5 225 544, 77 Pes. verblieb, der die Vertheilung eines Gewinnes von 13 Pes. auf den Antheilschein gestattet.

Ueber die Verschmelzung mit der Eisenbahngesellschaft Tarragona - Barcelona - Frankreich macht der Bericht folgende Angaben: „Schon seit einiger Zeit standen grosse Entwürfe für die Umwandlung des Spanischen Eisenbahnnetzes auf der Tagesordnung, und da einige dieser Entwürfe sehr geeignet schienen, die Gesellschaftsinteressen zu gefährden, so sah sich der Verwaltungsrath genöthigt, ihnen näher zu treten. Als der Verwaltungsrath erfuhr, dass die Nordspanische Eisenbahngesellschaft entschlossen sei, ihrem Netze nicht nur die Linien der Eisenbahngesellschaft Tarragona Barcelona-Frankreich, sondern auch die Linie Almansa - Valencia - Tarragona einzuverleiben, als er ferner erfuhr, dass diese Einverleibung nur das Vorspiel einer ungeheuren Verschmelzung der Spanischen Eisenbahnen, die weder für die Gesellschaften noch für die Bevölkerung vortheilhaft sein könne, bilden solle, da konnte er dem allen nicht mehr gleichgültig gegenüberstehen und knüpfte, von dem lebhaften Wunsche, zu einer Versöhnung der verschiedenen Interessen zu gelangen, beseelt, Verhandlungen mit der Nordbahngesellschaft an. Er schlug ein Abkommen vor, das ihm geeignet erschien, den beiden Nachbarnetzen dieselben Lebensbedingungen wie früher zu erhalten; nämlich die so wichtige Linie Madrid - Saragossa gegen die Linie Almansa-Valencia-Barcelona auszutauschen. Nach langen Verhandlungen wurden diese Vorschläge zurückgewiesen, so dass es unerlässlich schien, auf andere Weise die Gesellschaftsinteressen zu schützen und die Bürgschaften, die man auf der einen Seite nicht hatte erlangen können, durch Ergreifung einer sich darbietenden Gelegenheit anderwärts zu finden. Diese Bürgschaft hat die Gesellschaft Madrid - Saragossa - Alicante in der Verschmelzung mit der Eisenbahngesellschaft Tarragona-Barcelona-Frankreich und im Bau der Linie Valladolid - Ariza, welche Aragonien und Katalonien auf dem kürzesten Wege mit den fruchtbaren Provinzen Kastilien, Galicien, Asturien, Santander, Salamanca und Zamora sowie mit dem Norden von Portugal verbinden wird, gefunden. Die Verschmelzung mit der Gesellschaft Tarragona - Barcelona - Frankreich, Konzessionsinhaberin der Linie Saragossa - Reus - Barcelona, verschafft dem Netze Madrid - Saragossa - Alicante dadurch einen Eintrittspunkt nach Frankreich, dass es ohne Unterbrechung mit der wichtigen Stadt Barcelona verbunden wird. Das Gesuch um Uebertragung der Konzession für die Eisenbahn Valladolid - Ariza von der Duero - Eisenbahngesellschaft auf die Gesellschaft Madrid - Saragossa - Alicante ist dem Minister der öffentlichen Arbeiten (Fomento) unterbreitet und durch Königlichen Erlass vom 4. März d. J. genehmigt worden; die Linie soll in 3 Jahren fertiggestellt sein. In der gleichen Frist hat die Gesellschaft Tarragona-Barcelona-Frankreich den Bau der Linie Saragossa-Reus-Barcelona zwischen Fayon und Puebla de Hijar (79 km) für eigene Rechnung zu vollenden; indessen wird die Gesellschaft Madrid - Saragossa - Alicante die Vollendung dieser Linie durch Vorschüsse, welche durch die (1890 mehr als 34 000 Frcs. für das Kilometer betragenden) Einnahmen der Bahn Tarragona - Barcelona - Frankreich gewährleistet werden, erleichtern. Die endgültige Verschmelzung beider Gesellschaften wird sich auf Grundlage derjenigen Reinerträge vollziehen, die jede von ihnen während der drei der vollständigen Fertigstellung ihres Netzes folgenden Betriebsjahre erzielt."

Entscheidungen des Reichsgerichts.

v. O. **Begriff der „Aufsichtsbeamten" im Sinne des § 316 Absatz 2 R. - Strf. - G. - B's.** Aus den Entscheidungsgründen: „Im Urtheil vom 17. April 1883 (Rchtsprech. Bd. V S. 259) hat das Reichsgericht angenommen, dass in die Kategorie der Aufsichtsbeamten im Sinne des cit. § 316 alle Personen fallen, welche vermöge ihrer Anstellung darauf zu sehen und aufzumerken haben, dass beim Betriebe kein Schaden geschieht. Die Anwendung dieses Grundsatzes auf den Angeklagten, welcher als Hilfsbahnwärter und Krahnmeister bezeichnet ist, kann um so weniger in Frage kommen, als die Anstellung des Angeklagten als Krahnmeister mit dienstlichen Amtsverrichtungen verbunden ist, welche den Betrieb auf der Bahn betreffen. Demgemäss irrte die Vorinstanz nicht, wenn sie den Angeklagten als eine zur Aufsicht über den Beförderungsbetrieb angestellte Person ansah." (Erk. des IV. Senats des Reichsgerichts vom 17. Februar 1891; Jurist. Wchschr. 1891 S. 234.)

Verschiedenes.

Internationaler Elektrotechniker-Kongress zu Frankfurt a/M.

Obwohl in den beiden letzten Jahrzehnten, während welcher sich die Elektrotechnik zuerst langsam, und dann immer unaufhaltsamer den ihr heute zukommenden Platz in unserem wirthschaftlichen Leben eroberte, von den Elektrikern der ganzen Welt ein ausserordentlich grosses Maass geistiger Arbeit geleistet worden und auch durch schriftlichen Verkehr, sowie durch die hoch entwickelte elektrotechnische Litteratur ein bedeutender Theil des Geleisteten Gemeingut der Elektrotechniker geworden ist, so ist doch das Bedürfniss nach einem noch regeren, nur in mündlicher Unterhaltung möglichen Meinungsaustausch vielfach hervorgetreten.

Von diesem Gedanken geleitet und in der Annahme, dass die vor kurzer Zeit eröffnete Internationale elektrotechnische Ausstellung im allgemeinen durch ihre Vielseitigkeit, besonders aber durch die grossartigen Versuche, welche mit der elektrischen Kraftübertragung angestellt werden, in hohem Maasse das Interesse aller Elektrotechniker erregt und dieselben aus allen Ländern zusammenführen wird, hat der Vorstand der Elektrotechnischen Gesellschaft zu Frankfurt a/M. sich veranlasst gesehen, zu dem in der Zeit vom 7.—12 September d. J. in Frankfurt a/M. stattfindenden Internationalen Elektrotechnikerkongress alle Fachgenossen und Freunde der Elektrotechnik zur Betheiligung einzuladen, indem er gerade jetzt Zeit und Ort zu einem solchen Kongress für besonders geeignet hielt, der nicht nur Gelegenheit geben soll, in einer Reihe von Sitzungen besonders wichtige technische und wirthschaftliche Fragen zu besprechen, sondern auch zur Pflege und Anbahnung freundschaftlicher Beziehungen in geselliger Vereinigung.

Das Ehrenpräsidium des Kongresses hat auf Ersuchen des genannten Vorstandes Seine Excellenz der Herr Staatssekretär Dr. v. Stephan in Berlin angenommen, während der Herr Geheime Regierungsrath Dr. Werner v. Siemens in Charlottenburg die Leitung der Eröffnungssitzung übernehmen wird.

Berichtigung.

In den in Nr. 58 abgedruckten Aufsatz: „Eisenbahnwesen und Zeitungsschreiberei" hat sich ein Druckfehler eingeschlichen; es soll auf Seite 564 in der 1. Spalte Zeile 18 von oben nicht heissen „Bayern", sondern „Schlesien".

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München. Isarthalbahn. Am 27. Juli 1891 findet die Eröffnung der Theilstrecke Ebenhausen - Wolfratshausen für den Personen- und Güterverkehr statt und haben hierfür die bereits früher bekannt gegebenen Tarife und Tarifbestimmungen Gültigkeit.

Der ursprüngliche Fahrplan sowohl für die Linie Thalkirchen - Ebenhausen als auch für die neue Strecke Ebenhausen - Wolfratshausen erleidet gegen früher ab 27. Juli a. c. eine Aenderung.

Neue Fahrpläne sind bei unseren Expeditionen der Isarthalbahn erhältlich.

Für den Rundreiseverkehr München-Ebenhausen - Starnberg - München und München - Wolfratshausen - Ammerland - Starnberg - München, sowie umgekehrt, werden in München - Centralbahnhof ermässigte Fahrkarten ausgegeben.

München, den 26. Juli 1891. (1505RM)
Lokalbahn-Aktiengesellschaft.

2. Verkehrsstörungen.

Infolge Ueberschwemmung wurde der Bahnkörper der Eisenbahnstrecke Garam-Berzencze - Selmeczbánya am 22. Juli l. J. derart beschädigt, dass der Verkehr auf dieser Strecke voraussichtlich auf 4 Wochen eingestellt werden musste.

Budapest, am 27. Juli 1891. (1506)
Die Direktion
der K. Ung. Staatsbahnen.

3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Der Güterverkehr auf der Strecke Neisse-Deutschwette war wegen Dammrutschung infolge Hochwassers vom 21. bis 24. Juli eingestellt.

Breslau, den 29. Juli 1891. (1507)

4. Güterverkehr.

Bayerisch - Sächsischer, Sächsisch-Württembergischer und Sächsisch-Südwestdeutscher Viehverkehr. Am 1. August 1891 gelangt folgende Ergänzung der allgemeinen Tarifvorschriften zu B III A zur Durchführung:

„Werden in Ermangelung eines Etagewagens mehrere gewöhnliche Viehwagen gestellt, so wird die Fracht für die Hälfte des Flächenraumes der verwendeten Wagen, mit der unter B III A 1 der allgemeinen Tarifvorschriften bestimmten Abrundung, auf Grund der Tarifsätze für Kleinvieh in Wagen mit mehreren Böden berechnet."

Dresden, den 28. Juli 1891. (1508)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Russischer Güterverkehr. Vom 16. September d. J. neuen Stils ab werden die auf den Seiten 4 und 6 des I. Nachtrages zu dem Heft III des Deutsch - Russischen Gütertarifs für die Station Soltau enthaltenen Frachtsätze des Artikeltarifs II, welche nur für die direkte Beförderung von Bettfedern gelten, aufgehoben.

Bromberg, den 25. Juli 1891. (1509)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1891 ab gelangt zum Badisch-Bayerischen Gütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1891, der Nachtrag I zur Einführung.

München, den 23. Juli 1891. (1510)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Die am 1. August d. J. im Norddeutsch-Sächsischen Verbande zur Einführung kommenden anderweiten Frachtsätze für die Station Zeitz finden, soweit dieselben niedriger sind, von diesem Tage ab auch im Verkehr mit der Station Zeitz des Direktionsbezirks Erfurt im Niederdeutschen Verbande Anwendung.

Ferner werden vom gedachten Tage ab die im letzteren Verbande bestehenden Frachtsätze für die Stationen Gera, Grosszschocher, Plagwitz - Lindenau, Röderau und Weida des Direktionsbezirks Erfurt und für die Station Gera der Weimar-Geraer Bahn mit den Frachtsätzen des Norddeutsch-Sächsischen Verbandes gleichgestellt.

Durch diese Tarifmaassnahme treten im allgemeinen Ermässigungen, in einzelnen Fällen jedoch auch Erhöhungen ein.

Bezüglich der letzteren, welche erst vom 15. September d. J. ab Anwendung finden, wird von den Güter-Abfertigungsstellen der betreffenden Verbandsstationen Auskunft ertheilt.

Hannover, den 25. Juli 1891. (1511)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a / M.-Erfurt. Am 1. August bezw., soweit Erhöhungen eintreten, am 15. September d. J. gelangen im Verkehr zwischen den Stationen Lichtenfels und Meiningen der Werrabahn einerseits und verschiedenen Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Frankfurt a/M. und der Hohenebra-Ebeleber Eisenbahn andererseits zumeist ermässigte und in wenigen Fällen erhöhte Entfernungen und Frachtsätze zur Einführung.

Ferner treten vom 1. August d. J. ab neue Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Stammholz etc. und Steinen etc. zwischen Gemünden (E.-D.-Bez. Frankfurt) und verschiedenen Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Erfurt in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Erfurt, den 28. Juli 1891. (1512)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch - Württembergischer Güterverkehr. Die im Mitteldeutschen Tarifheft 6 vom 1. August 1891 für die Stationen Elsterwerda Oberl. Bhf., Gera, Grosszschocher, Leipzig Thür. Bhf., Plagwitz-Lindenau, Weida, Wolfsgefärth und Zeitz des Eisenbahn - Direktionsbezirks Erfurt enthaltenen Frachtsätze werden vom gleichen Zeitpunkt ab auf die Stationen Elsterwerda B. D. B., Gera, Grosszschocher, Leipzig I Bayer. Bhf., Leipzig II Dresdn. Bhf., Plagwitz-Lindenau, Weida, Wolfsgefärth und Zeitz der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen übertragen. Im Verkehre mit der Station Gera-Pforten der Sächsischen Staatseisenbahnen werden der Frachtberechnung die Entfernungen für Gera zuzüglich 3 km zu Grunde gelegt.

Ferner werden vom 1. August d. J. ab die in den Bayerisch-Sächsischen Tarifheften 1 und 2 vom 1. November 1890 bezw. 1. Januar 1891 nebst Nachträgen I und II hierzu für Neuulm enthaltenen Frachtsätze allgemein auf die Station Ulm der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen übertragen, soweit Frachtsätze mit dieser Station im Sächsisch - Württembergischen Güterverkehre bestehen.

Ueber die neuen Frachtsätze geben die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft.

Dresden, am 27. Juli 1891. (1513)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Güterverkehr mit der Prinz Heinrichbahn. Am 1. August 1891 tritt zum Theil II Heft Nr. 10 vom 1. März 1890 (Verkehr Direktionsbezirk Elberfeld-Prinz Heinrichbahn) der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält u. a. die Uebernahme von Frachtsätzen für verschiedene Stationen aus dem Tarifhefte II Nr. 8 vom 1. März 1889 (Verkehr Direktionsbezirk Hannover - Prinz Heinrichbahn), die Aufnahme von Stationen, sowie Frachtberichtigungen im Haupttarife. Soweit durch letztere Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. September 1891 in Geltung.

Der Nachtrag I wird an die Besitzer des Tarifheftes unentgeltlich verabfolgt.

Köln, den 28. Juli 1891. (1514)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Deutsch - Russischer Getreideverkehr. Die auf Seite 5 des I. Nachtrags zum Ausnahmetarif 1 a Theil I für Getreide usw. vom 15./27. September 1889 enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr von Stationen der Moskau-Kursker Bahn nach Pillau ermässigen sich von sogleich um die nachstehenden Beträge: Sergiewo Güterstation, Sergiewo Passagierstation um je 4 Kop., Mzensk, Tscheru, Skuratowo, Samoswanowka um je 5 Kop., Otrada und Kresty um je 6 Kop. für 10 000 kg.

Bromberg, den 22. Juli 1891. (1515)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1891 ab gelangt zum **Württembergisch - Bayerischen Gütertarif**, Theil II vom 1. April 1891, der Nachtrag I zur Einführung.

München, den 26. Juli 1891. (1516)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr. Am 1. August d. J. tritt zum Anhange des Staatsbahn-Gütertarifs Breslau-Bromberg ein Nachtrag II in Kraft, welcher direkte Frachtsätze für die Beförderung Oberschlesischer Steinkohlen nach den Stationen der Neubaustrecke Labiau-Heinrichswalde des Direktionsbezirks Bromberg und Tarifberichtigungen enthält.

Druckabzüge dieses Nachtrags sind bei den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 28. Juli 1891. (1517)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem Tage der Eröffnung der im diesseitigen Bezirk gelegenen Haltestelle Lampaden für den unbeschränkten Güterverkehr, dem 1. August d. J., treten die im Nachtrage 1 zum diesseitigen Lokal - Gütertarif und im Nachtrage 7 zum Gütertarif für den Staatsbahnverkehr Köln (linksrh.)-Erfurt etc. für die

erwähnte Haltestelle enthaltenen Entfernungen in Kraft.

Gleichzeitig wird dieselbe in die Gütertarife für den Rheinischen Nachbarverkehr und die übrigen Staatsbahnverkehre mit dem linksrheinischen Bezirk einbezogen. Ueber die in Anwendung kommenden Frachtsätze geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Köln, den 1. August 1891. (1518)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Zur Erzielung einer zweckentsprechenden Ausnutzung der offenen Güterwagen von 12,5 t und 15 t Ladegewicht bei Beförderung von Massengütern treten vom 15. September d. J. ab im Lokal- und Wechselverkehr der Preussischen Staatseisenbahnen hinsichtlich der Frachtberechnung für Massengüter nachstehende anderweite Bestimmungen in Kraft:

1. Diejenigen Ausnahmetarife, deren Anwendung an die gleichzeitige Aufgabe von mindestens 50 000 oder 60 000 kg geknüpft ist, werden schon bei gleichzeitiger Aufgabe von 45 000 kg berechnet.

2. Soweit für Steinkohlen, Braunkohlen und Brikets die unter 1 bezeichneten Ausnahmetarife bestehen, wird bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 45 000 kg — gegenwärtig 50 000 kg und mehr — die Fracht nach dem Gesammtladegewicht der thatsächlich gestellten Wagen berechnet, sofern nicht die Berechnung nach dem wirklich verladenen Gewicht zu den Sätzen und Bedingungen des Spezialtarifs III oder etwaiger Ausnahmetarife für Einzelsendungen eine niedrigere Fracht ergibt.

Auf Kokssendungen findet die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht bis auf weiteres keine Anwendung.

3. Die Ausnahmetarife für Eisenerze (einschliesslich Kiesabbrände und Schlacken zum Verhütten) und für Schwefelkies gelten von dem oben bezeichneten Zeitpunkt ab ebenfalls nur noch bei Frachtberechnung nach dem gestellten Ladegewicht und zwar ohne Unterschied, ob es sich um Ausnahmetarife für Massensendungen (z. B. für überseeische Eisenerze auf sonst aus den Seehäfen leer zurücklaufenden Kohlenwagen) oder um solche für einzelne Ladungen handelt. Bei Verwendung von Wagen mit grösserem Ladegewicht als 10 000 kg wird der Frachtberechnung nach dem Ausnahmetarif das Ladegewicht der gestellten Wagen zu Grunde gelegt, wenn nicht die Berechnung zu den Sätzen des Spezialtarifs III für das wirklich verladene Gewicht, mindestens aber für 10 000 kg, eine niedrigere Fracht ergibt. Die gleiche Art der Frachtberechnung findet statt, wenn nach den besonderen Tarifvorschriften unter II B der Staatsbahn-Gütertarife an Stelle eines Wagens von 10 000 kg Ladegewicht andere Wagen mit mehr als 10 000 kg Gesammtladegewicht gestellt werden. Werden beispielsweise auf 2 Wagen von je 7 500 kg Ladegewicht 7 000 und 6 000, zusammen 13 000 kg Walzenschlacken verladen, so wird die Fracht für 15 000 kg nach dem Ausnahmetarif oder, wenn billiger, für 13 000 kg nach dem Spezialtarif III berechnet.

Berlin, den 27. Juli 1891. (1519MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nord-Ostsee-Verband. Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. wird für obigen Verkehr ein neuer Gütertarif herausgegeben, durch welchen

a) der Gütertarif für den Nord-Ostsee-Verband vom 15. April 1888 nebst Nachträgen;
b) der Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen den Stationen der Kiel-Flensburger Eisenbahn einerseits und den Stationen der Eckernförde-Kappelner Schmalspurbahn-Gesellschaft andererseits vom 1. Juni 1889

aufgehoben werden.

Durch den neuen Tarif gelangen die bisherigen Entfernungen und Frachtsätze im Verkehre mit den Stationen Dölitz, Schrödershof und Schwetzin der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz Eisenbahn, sowie ferner die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 für Getreide usw. mit alleiniger Ausnahme derjenigen für den Verkehr zwischen den Stationen Lübeck und Wandsbek der Lübeck-Büchener Eisenbahn einerseits und verschiedenen Stationen der vormaligen Schleswig-Holsteinischen Marschbahn und der Westholsteinischen Eisenbahn andererseits ohne Ersatz zur Aufhebung.

Der neue Tarif enthält direkte Entfernungen und Frachtsätze für die in den Verband neu einbezogenen Stationen Ellerau, Kaltenkirchen, Quickborn, Schnelsen, Ulzburg der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn und Holzdorf, Kappeln, Karby, Loose, Vogelsang der Eckernförde-Kappelner Schmalspurbahn, sowie für Grieben und Lüdersdorf i/M. der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz Eisenbahn, ferner für eine Anzahl Stationen der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz Eisenbahn und der Mecklenburgischen Südbahn neue Entfernungen im weiteren Verkehrsumfange wie bisher.

Im übrigen treten durch den neuen Tarif in verschiedenen Verkehrsbeziehungen theilweise nicht unwesentliche Ermässigungen gegenüber den bisherigen Sätzen, in einzelnen Fällen dagegen auch Frachterhöhungen ein. Soweit Erhöhungen sich ergeben, gelangen die bisherigen Sätze noch bis zum 15. September d. J. einschliesslich zur Anwendung.

Der Zeitpunkt, von welchem ab Druckexemplare des neuen Tarifs durch die Güter-Abfertigungsstellen bezogen werden können, wird in diesem Blatt besonders bekannt gemacht werden. Bis zu diesem Zeitpunkt wird auf schriftliches Verlangen Auskunft über Frachtsätze etc. durch unser Tarifbüreau hierselbst ertheilt werden.

Altona, den 27. Juli 1891. (1520)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Staatsbahnverkehr Die im Gütertarife für den vorstehend bezeichneten Verkehr aufgeführten Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4 für Eisen und Stahl von Lothringisch-Luxemburgischen Stationen nach Berlin Potsdamer Bahnhof kommen vom 1. August l. J. ab auch im Verkehr nach Genthin, Station des Direktionsbezirks Magdeburg, zur Anwendung.

Frankfurt a/M., den 26. Juli 1891. (1521)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. August 1891, dem Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Labiau-Heinrichswalde des Direktionsbezirks Bromberg, werden die an derselben gelegenen Stationen: Schelecken, Szargillen, Mehlauken und Skaisgirren in den Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Breslau einbezogen.

Die Frachtsätze sind bei den Güter-Abfertigungsstellen der beiden betheiligten Königlichen Direktionen Breslau und Bromberg in Erfahrung zu bringen.

Bromberg, den 27. Juli 1891. (1522)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Ausgabe des Nachtrages II zum Lokal-Gütertarif. Am 10. August l. J. tritt zu dem auf den Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn seit dem 1. Januar 1890 gültigen Lokal-Eil- und Frachtgütertarif der Nachtrag II mit folgendem Inhalte in Kraft:

1. Eröffnung der Station Szucsány für den Frachtgutverkehr;
2. Frachtberechnungs-Tabellen hinsichtlich der Station Szucsány;
3. Ausserkraftsetzung der Frachtsätze für Hunde bei Beförderung als Eilgut;
4. Eröffnung der Haltestelle Orlau für den Eilgutverkehr;
5. Erweiterung bezw. Aenderung der Ausnahmetarife; neuer Ausnahmetarif für Salzsendungen;
6. Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch unsere Tarifabtheilung (Budapest V, Marie Valérie-Gasse 11) um den Kostenpreis von 10 kr. pr. Stück zu beziehen.

Budapest, am 27. Juli 1891. (1523)
Die Direktion.
N. w. n. h.

K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn. Einführung des Nachtrages X zum Lokal-Gütertarif, Theil II. Mit Gültigkeit vom 1. August l. J. ab gelangt der Nachtrag X zum Lokal-Gütertarif, Theil II, der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn vom 15. September 1886 zur Einführung.

Derselbe enthält einen Stationstarif für die seit 20. Juli l. J. auch für den allgemeinen Wagenladungs-Güterverkehr eröffnete Station Tszciana.

Die für diese Station im Tarife vom 15. September 1886 und in den Nachträgen VIII und IX enthaltenen Frachtsätze werden vom gleichen Tage ab ausser Kraft gesetzt.

Exemplare dieses Nachtrages X sind bei der Station Tszciana, im kommerziellen Büreau der Betriebsdirektion in Lemberg, sowie im Oekonomate in Wien zu beziehen.

Wien, den 24. Juli 1891. (1524)
Die Generaldirektion.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Königlich Preussische Staatseisenbahnen. Die nach den Zusatzbestimmungen 6 zum § 26 des Betriebsreglements, Theil I des Personentarifs der Preussischen Staatseisenbahnen, zulässige Einrichtung, wonach im Staatsbahnverkehr Güter aller Art, welche sich zur Beförderung im Packwagen eignen, zur tarifmässigen Gepäckfracht auf Gepäckschein auch ohne Lösung von Fahrkarten aufgegeben werden können, wird mit dem 15. August 1891 auf den Verkehr zwischen allen für die Gepäckabfertigung eingerichteten Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen ausgedehnt, sofern nicht Betriebs- oder sonstige Rücksichten bei einzelnen Personen-Haltestellen bezw. Haltepunkten eine Ausnahme nothwendig machen.

Ueber die Frachtberechnung der fraglichen Gepäckstücke, über deren Leitung und die zu benutzenden Züge, über die Beförderung nach Orten mit getrennten Personenbahnhöfen, zwischen welchen Personenzüge nicht verkehren, sowie

über Verbindungsbahnen, Trajekte usw., welche dem Personenverkehr nicht dienen, über welche hinaus aber gleichwohl eine direkte Abfertigung stattfinden kann, geben die Gepäck-Abfertigungsstellen Auskunft.

Erfurt, den 28. Juni 1891. (1525)

Königliche Eisenbahndirektion, für sämmtliche Preussische Staatseisenbahnen.

6. Verdingungen.

Die Ausführung von Sicherungsanlagen für spitzbefahrene Weichen auf den Bahnhöfen Breslau Oderthor, Krotoschin und Vossowska wird ausgeschrieben. Verdingungsunterlagen sind für 1 ℳ 50 ₰ von unserer Kanzlei hier, Empfangsgebäude des Oderthorbahnhofs, nicht postfrei zu beziehen, sowie in unserem technischen Büreau ebendaselbst einzusehen. Versiegelte, mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind bis Montag, den 10. August d. J., Vormittags 11 Uhr, einzureichen. Zuschlagsfrist 10 Tage.

Breslau, im Juli 1891. (1526)

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt (Breslau-Tarnowitz).

Pfälzische Eisenbahnen. Die Lieferung und Aufstellung der Eisenkonstruktionen für die Unterführungen der Pirmasenser Strasse in Kaiserslautern und der Winzinger Strasse im Güterbahnhofe Neustadt sollen auf dem Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die annähernde Gewichtsberechnung ergibt:

a)	an Schmied- und Walzeisen	39,0 t
b)	„ Gusseisen	2.6 „
c)	„ Wellblech	2,7 „
	zusammen	44,3 t

Bedingnisshefte und Pläne liegen auf dem technischen Büreau der unterfertigten Direktion zur Einsicht offen, werden auch auf portofreie Bestellung gegen Erstattung von 2 ℳ Kopialgebühren abgegeben.

Die Angebote, in Reichsmark und pro Tonne gestellt, sind an unsere Adresse mit der Aufschrift

„Submission auf eiserne Brücken für Kaiserslautern und Neustadt“

bis spätestens den 12. August d. J., Mittags 12 Uhr, nebst Angabe des kürzesten Liefertermines einzureichen.

Die Submittenten bleiben bis zum 1. September d. J. an ihre Offerten gebunden.

Ludwigshafen a/Rh., den 21. Juli 1891.

Die Direktion. (1527)

Becker.

Die Ausführung der mechanischen Einrichtungen für das Weichen- und Signal-Stellwerk III auf Bahnhof Kreuzburg O/Schl. wird hiermit öffentlich ausgeschrieben. Ausschreibungsverzeichnisse nebst Bedingungen sind in unserem Technischen Büreau einzusehen, auch von unserer Kanzlei hierselbst gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ in 10 ₰-Postbriefmarken zu beziehen; der zugehörige Lageplan wird in gleicher Weise gegen eine Vergütung von 3 ℳ abgegeben. Entsprechend bezeichnete und versiegelte Angebote sind bis Sonnabend, den 15. August d. J., Vormittags 11½ Uhr, zu welcher Stunde die Eröffnung derselben in unserem Dienstgebäude hierselbst, Oderthorbahnhof, Zimmer 8, stattfindet, einzureichen. Zuschlagsfrist: 3 Wochen.

Breslau, im Juli 1891. (1528)

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt (Breslau-Tarnowitz).

7. Offene Stellen.

Techniker, Ingenieure, die mit dem Entwerfen, der Bauausführung und Abrechnung von Eisenbahnbauten durchaus vertraut sind, werden gesucht. Meldungen schriftlich unter Beifügung von Zeugnissabschriften und Angabe von Gehaltsansprüchen bei dem Königl. Eisenbahn-Betriebsamte Essen. (1529)

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

olumbus-Freitreppe
D. R. P.
Columbus- Perron und Trottoir aus Eisen, für Gärten, Wege, Böschungen, Dämme; besonders vortheilhaft für Anlagen in aufgeschüttetem Boden; haltbarer, schöner, 33 % billiger als Steintreppen. Ill. Preisliste kostenfrei.
Richard Hermanns & Co., Elberfeld.

Drehscheiben-Lieferung.
Die Lieferung und Aufstellung einer Drehscheibe für die Erste Oberhessische Dampfziegelei und Thonwaarenfabrik von Herrn Wilh. Gail zu Giessen soll im Submissionswege vergeben werden. Bedingungen sind gegen francirte Einsendung von 25 ₰ erhältlich; Angebote bis zum 13. August c. beim Unterzeichneten einzureichen.

Wieseck (Hessen), 29. Juli 1891.

Lotz, Ingenieur.

Rudolf Weber, Haynau i/Schlesien
empfiehlt seine anerkannt vorzüglichen
Eisenbahn-Blitz-Draisinen
neuester Construction.
Preis pro Stück 300 Mark.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin.
Kgl. Eisenbahn-Betriebsamt.
Stralsund, d. 23/10. 90.

An Herrn Rudolf Weber, Haynau i/Schl.

Auf das gefl. Schreiben v. 12/8. d. J. erwidern wir Ihnen ergebenst, dass die von Ihnen in diesem Jahre bezogenen 3 sogenannten Blitz-Draisinen sich bisher gut bewährt haben. Dieselben verbinden Leichtigkeit, Fahrsicherheit und bequemen Sitz mit leichter Transportfähigkeit. Wir halten diese Draisinen zur Benützung für Streckenrevisionen für wohl geeignet.

gez. Hoos.

Die Portland-Cement-Fabrik
Dyckerhoff & Söhne
in **Amöneburg** bei **Biebrich am Rhein**
liefert ihr bewährtes vorzügliches Fabrikat unter Bürgschaft für höchste Festigkeit und Zuverlässigkeit.
Productionsfähigkeit der Fabrik: 500000 Fässer pro Jahr.
Niederlagen an allen bedeutenderen Plätzen.

Goldene Staats-Medaille.

Düsseldorf 1880.

Medaille Breslau 1869

Goldene Medaille. höchste Auszeichnung im Internationalen Wettstreit Arnheim (Holland) 1879.

Verdienst-Medaille Wien 1873.

Goldene Medaille Offenbach a/M. 1879.

Diplom A: **Erster Preis** für ausgezeichnete Leistung Kassel 1870.

Zum baldigen Eintritt wird ein mit der Fabrikation von Locomotiven durchaus vertrauter **Ingenieur** mit langjähriger Praxis gegen festes Gehalt und Gewinn-Antheil zu engagiren gesucht. Offerten erbeten sub J. S. 6848 an Rudolf Mosse, Berlin SW.

Decimalwaagen und Gewichte, Fenstervorsetzer und Kiessiebe von Winkeleisen mit Drahtgeflecht oder Gewebe, Gepäckkarren, Güterbodenkarren, Erdkarren, Vieh-Laderampen, Oberbau-Geräthe, Winden, Hammer- und Hackenstiele aus Hickoryholz, Fackellampen, Harzfackeln, Pechkränze, Krahn-, Anker-, Schiffs- und Holzwagenketten etc. etc.
Theodor Keseling, Düsseldorf.

Zeichenpapiere,
Pauspapiere,
Lichtpausrohpapiere,
Millimeterpapiere
bezieht man am preiswerthesten bei unterzeichneten Herstellern. Muster kostenlos.
Gelbe Mühle, Düren
(Rheinpreussen)
Benrath & Franck.
(Triebkräfte 3 Dampfmaschinen, 1 Wassermotor.)

GRÖSSTE U. ÄELTESTE
Anhilatoren-Fabrik.
Handfeuerspritzen (Original Bauer)
Bisheriger Absatz 60,000.
SIEGFRIED BAUER, BONN.

Felten & Guilleaume, Carlswerk, Mülheim Rh.

Das Carlswerk
fabrizirt für Eisenbahnbedarf
Eisen-, Stahl- u. Kupferdraht
und Drahtlitzen
für Telegraphen- u. Signalleitungen
Zugbarrièren, Einfriedigungen,
Bindezwecke etc.
Drahtkordeln für Läutewerke.
Verzkt. Stahl-Stacheldraht
nebst allem Zubehör.
Drahtseile aller Art
für Aufzüge, Winden, Krahnen,
Zugseile für schiefe Ebenen,
Drahtseile für Seilbahnen,
Schiebebühnenseile, Trajectseile.
Telegraphen-, Telephon- und Elektrisch-Licht-Kabel.

Felten & Guilleaume
Rosenthal, Cöln a/Rhein
Mechan. Bindfadenfabrik
und Hanfseilerei.

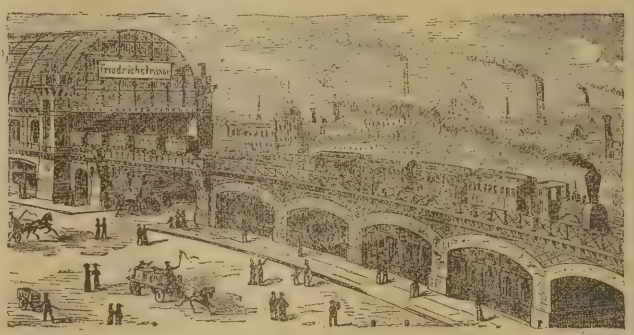
Wilh. Tillmanns,
Remscheid,

Wellblech-Walzwerk, Verzinkerei und **Anstalt** für **Eisenbauten.**
Ausführung von vollständigen eisernen Bauwerken jeder Art; Bogen- und Satteldächern bis zu den grössten Spannweiten; feuersicheren Deckenconstructionen etc. etc.

Büsscher & Hoffmann
Eberswalde, Halle a. d. S., Strassburg i. E., Mariaschein i. Böhm.
Filiale: Breslau, Flurstrasse 9.
Einf. und Doppel-Pappdächer; Kiespappdächer; Holzcementdächer.

Guss-Asphalt. Asphalt-Platten. Fertige Isolirungen etc.

Berliner Stadt-Eisenbahn-Viaduct.



Mittelst unserer Asphaltfilzplatten 100 000 qm Gewölbefläche isolirt.

Abdeckung der Gewölbe von Festungen, Brücken, Kellereien u. s. w.

Unsere **Asphaltfilzplatten**, bestehend aus Asphaltschichten mit langfaseriger Einlage, sind das Sicherste und Beste der zur Zeit bekannten Isolirungen und seit langer Zeit zur Abdeckung der Gewölbe von Festungsbauten, Kellereien und namentlich Eisenbahnbrücken p. p. in ausgedehntestem Maasse und mit vorzüglichem Erfolge auch da angewandt, wo sich andere Isolirungen — Gussasphalt, Cement etc. — als unwirksam erwiesen.

Kgl. Pr. silberne Staatsmedaille.

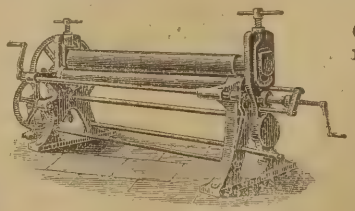
Erdmann Kircheis, Aue i. S.

Kgl. Pr. goldene Staatsmedaille.

Maschinenfabrik und **Eisengiesserei.**
Specialität: Maschinen, Werkzeuge, Stanzen etc. zur **Blech-** und **Metallbearbeitung.**
Grösstes Etablissement in dieser Branche.
32 mal höchst prämiirt auf allen beschickten Ausstellungen. Diverse Staatsmedaillen, Ehrenpreise, Ehrendiplome und sonstige hohe Auszeichnungen.

Mehrere Patente im In- und Ausland!

Illustr. Preiscour. gratis und franco.



Gegründet E. K. 1861.

Garantie für bestes Material u. beste Ausführung!

Jahresproduction 7000 Maschinen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 60.

Zeitung des Vereins

1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 5. August 1891.

Inhalt:

Vorrichtung zur Verhinderung vorzeitigen Umlegens centralisirter Weichen.
Die Eisenbahnen der Erde 1885 bis 1889.
Vereins-Mittheilungen:
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Betriebsergebnisse im Juni d. J.
Gemeindebesteuerung der Eisenbahnen.
Preussische Staatsbahnen:
Einnahmen im Jahre 1891.
Maassnahmen zur Verhütung von Unglücksfällen.
Beschleunigung des Wagenumlaufs.
Landesvertheidig.-Kommission.
Betriebseröffnungen.
Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen u. Güternebenstellen.
Tarife.
Bayerische Staatsbahnen.
Kiel-Eckernförde-Flensburger E.
Lübeck-Büchener Eisenbahn.
Ostpreussische Südbahn.
Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft (Berlin-Charlottenburg).
Internationale Schlafwagen-Ges.
Aus der Schweiz:
Verweigerung der Konzession für eine Eisenbahn Rothhorn-Brünig.
Verweigerung der Konzession für eine Drahtseilb. von Wattenwil auf den Gurnigelberg.
Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Thusis nach Filisur.
Konzession einer Drahtseilbahn vom Bahnhof nach der Stadt Cossonay.
Konzession einer schmalspurigen elektr. Strassenb. von Paradiso nach Lugano u. Molino nuovo, sowie von Lugano nach Cassarate und Castagnola.
Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Wetzikon über Bäretswil nach Bauma.
Visp-Zermattbahn.
Aus Spanien:
Vertrag der Gesellschaft Madrid-Saragossa-Alicante, betreff. Erwerbung der Linie Valladolid-Ariza.
Verschmelzungsvertrag der Eisenbahngesellschaften Madrid-Saragossa-Alicante u. Tarragona-Barcelona-Frankreich.
Beraubung v. Eisenbahnreisenden und Abhilfmaassregeln.
Nebenbahnwesen.
Urtheile des Reichsgerichts:
Erkenntniss vom 28. 11. 1890.
Personalnachrichten:
Preussische Staatsbahnen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnung von Stationen.
2. Güterverkehr.
3. Verdingungen.
4. Offene Stellen.
5. Vermischte Bekanntmachung.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Vorrichtung zur Verhinderung vorzeitigen Umlegens centralisirter Weichen.

Unter den auf der elektrotechnischen Ausstellung in Frankfurt a/M. durch die Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen zur Ausstellung gebrachten Gegenständen befindet sich eine „Druckschienenanlage zur selbstthätigen Verriegelung von Eisenbahnweichen mit elektrischer Rückmeldung", worauf hiermit hingewiesen und zu welcher in folgendem eine kurze Erläuterung gegeben werden möchte.

Mit der centralen Bedienung der Weichen hat sich das Bedürfniss herausgestellt, ein Mittel zu finden, wodurch das zu frühzeitige Umstellen fernliegender, vom Stellwerkswärter schwer übersehbarer Weichen verhindert werden kann. Zu diesem Behufe ist es mindestens erforderlich, dass der Wärter an einem Signal oder Zeichen erkennen kann, wann der Schlusswagen eines einfahrenden Zuges über die etwa für einen kreuzenden Zug umzustellende Weiche und sodann an dem Nutzpflock vorbeigekommen ist, woselbst der einfahrende Zug das für den ausfahrenden Zug erforderliche Lichtprofil verlässt. Bei den Bayerischen Staatsbahnen wurde zu diesem Zwecke zunächst eine elektrische, in Nr. 98 S. 915 Jahrg. 1888 d. Ztg. beschriebene Vorrichtung zur Anwendung gebracht, bei welcher der eine Strang einer Geleisstrecke zwischen Weiche und Nutzpflock vom Boden und den Nachbarschienen so gut als möglich mit ölgetränktem Leder isolirt und mit einem beim Stellwerk angebrachten elektrischen Klingelwerk verbunden ist, welch letzteres in Thätigkeit tritt, sobald durch eine Wagenachse die Verbindung der isolirten Schiene mit der gegenüberliegenden, zur Erde abgeleiteten Schiene hergestellt wird.

Da jedoch diese elektrische Einrichtung das Umstellen einer Weiche nicht direkt verhindert, sondern nur erkennen lässt, ob eine bestimmte Geleisstrecke von einem Zuge befahren ist oder nicht, so wurden nebenbei schon früher begonnene Versuche mit verschiedenen Druckschienen-Bauarten fortgesetzt, bei welchen das Umlegen der spitz befahrenen Weiche während des Befahrens der Druckschiene mechanisch verhindert wird.

Dieselben fielen anfangs nicht zufriedenstellend aus, da den Druckschienen wegen des Achsabstandes der Langholzwagen eine Länge von 20 m gegeben werden musste und hierdurch verschiedene Schwierigkeiten zu überwinden waren. Erst als nach System Henning neben den Druckschienen besondere Zugstangen angewendet wurden, welche das Auf- und Abwärtsbewegen der ersteren gleichmässig auf die ganze Länge übertrugen, gelangte man zu günstigeren Ergebnissen, so dass neuerdings bei obengenannter Staatsbahn nur mehr Druckschienenanlagen zur Ausführung kommen.

Hierbei sind zweierlei Arten zu unterscheiden:

1. hochliegende Druckschienen, d. h. solche, welche für gewöhnlich durch Federkraft über Schienen-

oberkante gehalten, dagegen durch den darüberfahrenden Bahnzug niedergedrückt werden;

2. tiefliegende Druckschienen, d. h. solche, welche in der Ruhestellung unter Schienenoberkante liegen, während sie vom Weichen- und Signalstellwerk aus durch einen besonderen Hebel mit Draht- oder Gestängeleitung gehoben werden.

Bei der hochliegenden Druckschiene tritt die Verriegelung der Weiche mit dem Niederdrücken des Pedales dadurch ein, dass eine in die Weichenleitung eingeschaltete Rolle durch eine mit der Druckschiene in Verbindung stehende Stange an der Bewegung gehindert wird; bei der tiefliegenden Druckschiene dagegen erfolgt der Verschluss im Stellwerksregister selbst. Hierbei besteht die Abhängigkeit, dass der Druckschienenhebel umgelegt werden muss, bevor eine entsprechende Einfahrt frei gegeben werden kann und dass der gezogene Druckschienenhebel den Weichenhebel verschliesst. Das Zurückbewegen des Druckschienenhebels in die Ruhelage und das Entriegeln der Weiche ist alsdann nur möglich, so lange kein Fahrzeug auf der Druckschiene steht oder bis alle Wagenräder diese Strecke verlassen haben, da sich die Druckschiene mit dem Umlegen des Hebels während der ersten Hälfte des Weges über Schienenoberkante hebt und erst dann wieder senkt.

Die tiefliegenden Druckschienen erfordern sonach eine stete Bedienung, die meistens einen sehr erheblichen Kraftaufwand verlangt, ausserdem sind diese Anlagen wegen der langen Leitungen ziemlich kostspielig; endlich kann bei der tiefliegenden Druckschiene die vollständige Zugeinfahrt nur durch Probiren am Stellwerkshebel erkannt werden, während dies bei der hochliegenden Druckschiene durch Beendigung des Läutens eines elektrischen Klingelwerkes selbstthätig angezeigt und hiermit auch der Nachweis geliefert wird, dass auch nach dem Einfahren des Zuges bei den weiter erfolgten Verschubbewegungen nicht etwa der Schlusswagen des Zuges über den Nutzpflock zurückgedrückt worden ist.

Der hochliegenden Druckschiene dürfte sonach der Vorzug vor der tiefliegenden eingeräumt werden, insbesondere wenn die Abnutzung der Pedale so gering bleibt, als es nach den bisherigen Erfahrungen an der seit einem vollen Jahre in Station Aubing bei München nach System Henning und der seit kurzem in der Station Staffelbach bei Bamberg nach System Büssing angebrachten Druckschienenanlage den Anschein hat.

Die in Frankfurt a/M. ausgestellte Druckschiene ist, wie die beiden letzterwähnten, eine hochliegende und zwar nach System Henning durch die Lokomotivfabrik Krauss & Comp. in München hergestellt.

Sie befindet sich vor der Eisenbahnhalle an dem dieser zunächst liegenden Strang eines Geleisstutzens und ist die Einrichtung so getroffen, dass beim Niederdrücken durch einen belasteten Rollwagen eine mit Gestänge und aufschneidbarem Stellhebel zu bewegende Weiche verriegelt und ein Klingelwerk in Thätigkeit gesetzt wird, das sich im Ausstellungsraum der Königlich Bayerischen Staatsbahn befindet.

Die Druckschiene selbst setzt sich aus drei, nur durch Abstände von 0,04 m getrennten Winkeleisen von $\frac{0,065}{0,045}$ m Schenkellänge und 0,008 m Stärke zusammen, wovon das mittlere 6,56 m und jedes von den beiden äusseren 6,86 m Länge besitzt, so dass die Gesammtlänge der Druckschiene 20,36 m beträgt.

Die Oberkante des Winkeleisens liegt etwa 0,02 m über der Oberfläche des Fahrschienenkopfes, wobei die beiden Druckschienenenden für ein stetiges Auflaufen der Wagenräder auf 0,35 m Länge bis auf Schienenoberkante abgeschrägt sind.

Jeder der drei Druckschienentheile ist an 5 Punkten drehbar gelagert, während mit diesen 15, am Fahrschienensteg fest geschraubten Lagerböcken eine durchlaufende, aus $\frac{0,040}{0,015}$ m starkem Flacheisen gebildete Zug- bezw. Druckstange verbunden ist, so dass ein Niederdrücken irgend eines Punktes der Druckschiene sofort eine horizontale Bewegung der Zugstange und hierdurch das gleichmässige Senken der drei Winkeleisen bewirkt. Hierdurch ist auch erreicht, dass die Druckschiene von jedem Zuge nur einmal niedergedrückt und sohin verhältnissmässig wenig abgenützt wird. An der Zugstange greifen sodann drei etwa 7 m von einander entfernte starke Spiralfedern von je 0,315 m Länge und ungefähr 140 kg Tragkraft an, die zum Heben der Druckschiene nicht nur deren Gewicht, sondern auch die nach den Witterungsverhältnissen und sonstigen Einflüssen verschieden auftretenden Reibungen zu überwinden haben.

Damit die Fahrschiene nicht andere Längenveränderungen erleidet, als die daran befestigte durchgehende Druckschienenanlage, werden bei ersterer die innerhalb der fraglichen Strecke befindlichen Schienenenden direkt aneinander gestossen oder etwa vorhandene Zwischenräume durch besondere Blechstücke ausgefüllt.

Neben der Druckschiene ist in die Leitung der zu verriegelnden Weiche eine Antriebvorrichtung eingeschaltet, durch welche eine 0,05 m starke Verschlussstange bewegt wird, die zu der eingekasteten, unter Schwellenoberkante liegenden Verriegelungsvorrichtung führt.

Letztere besteht aus einem, an der Druckschienenlagerung aufgehängten Eisenblock, der sich mit dem Niederdrücken der Druckschiene der Verschlussstange nähert und falls der entsprechende Ausschnitt in der Stange dies gestattet, in dieselbe eingreift und so die Bewegung der Verschlussstange, der Antriebvorrichtung und der Weiche hindert.

Der Eisenblock ist am Aufhängepunkt drehbar eingerichtet, damit derselbe bei etwaigem Aufschneiden der Weiche und gleichzeitigem Niederdrücken der Druckschiene ausweichen kann.

In dem Verriegelungskasten ist ein Quecksilberkontakt angebracht, der mit dem Niederdrücken der Druckschiene eine Winkelbewegung von etwa 45° macht, wodurch ein Batteriestrom geschlossen und das in der Eisenbahnhalle befindliche Läutewerk in Thätigkeit gesetzt wird.

Gegen Blitzgefahr wird eine Blitzschutzvorrichtung in die Klingelwerkleitung eingeschaltet.

Die von der Firma J. Reiner in München gelieferte Kontaktvorrichtung besteht aus einer kurzen Röhre von starkem Glas, die mit Quecksilber und sauerstofffreiem Gas gefüllt ist und in einem mit Filzmantel und Paraffineinguss ausgefütterten Eisenbehälter ruht.

Im Kontaktzustande tauchen zwei Platindrähte in das Quecksilber ein.

Die Kosten für eine einzelne 20 m lange Druckschienenanlage einschliesslich der in die Weichenleitung eingeschalteten Antriebvorrichtung und der elektrischen Rückmeldung betragen ungefähr 900 *M*, während für den meist vorkommenden Fall, dass für zwei Einfahrtsgeleise zwei nebeneinanderliegende Druckschienenstrecken von je 20 m Länge zur Verriegelung einer Weiche erforderlich sind, sich die Kosten wegen der gemeinsamen Antriebvorrichtung und der vereinfachten elektrischen Anlage im ganzen auf ungefähr 1600 *M* belaufen.

Förderreuther.

Die Eisenbahnen der Erde 1885—1889.

Das im Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebene „Archiv für Eisenbahnwesen" Jahrg. 1891 Heft 3 bringt im Anschluss an die gleichen Veröffentlichungen *) in den Vorjahren eine Zusammenstellung der Eisenbahnen der Erde für die Zeit vom Ende des Jahres 1885 bis dahin 1889. Wie diese zum grössten Theil nach amtlichen, im übrigen nach sonstigen zuverlässigen Quellen gefertigte Zusammenstellung ergibt, haben die Eisenbahnen am Schlusse des vorletzten Jahrzehnts unseres Jahrhunderts eine Ausdehnung von 595 767 km erreicht, eine Ausdehnung, welche nahezu dem 15 fachen des Erdumfangs am Aequator gleichkommt und die mittlere Entfernung des Mondes von der Erde um mehr als 200 000 km übertrifft. Der Zuwachs, welchen die Eisenbahnen bis jetzt alljährlich noch erfahren, lässt erwarten, dass das Wachsthum der Eisenbahnlänge noch immer weiter fortschreiten wird. Am Schlusse des 8. Jahrzehnts, am 31. Dezember 1879, betrug die Länge der im Betrieb befindlichen, in den ersten 4 Jahrzehnten des Eisenbahnzeitalters fertiggestellten Eisenbahnen 350 031 km, die Zunahme an Länge hat in einem einzigen, dem 9. Jahrzehnt unseres Jahrhunderts also 245 731 km betragen. Nimmt man eine gleiche Zunahme für das letzte Jahrzehnt an, so wird das Ende des Jahrhunderts eine Eisenbahnlänge von mehr als 840 000 km — mehr als das 21 fache des Erdumfangs und mehr als das Doppelte der Entfernung des Mondes von der Erde — im Betriebe sehen.

Von den verschiedenen Erdtheilen hat zu den 108 000 km Eisenbahnen, welche in der Zeit von Ende 1885 bis Ende 1889 auf der Erde entstanden sind, Amerika den grössten Theil — 68 679 km — beigetragen. Besonders sind es hier die Vereinigten Staaten, deren Eisenbahnnetz fortgesetzt eine starke Entwickelung zeigt, es hat um 52 179 km oder 25,1 % zugenommen. Ausser den Vereinigten Staaten weisen besonders noch Canada und Mexiko starken Zuwachs auf.

Auf Amerika folgt Europa mit 24 604 km oder 12,6 %. Von den verschiedenen Ländern Europas hat Deutschland den grössten Zuwachs an Eisenbahnlänge — 4 222 km oder 11,2 % — aufzuweisen. Hiernach kommen Oesterreich-Ungarn, Frankreich, Russland und Italien mit beträchtlicher Vermehrung, während in England die Zunahme nur eine verhältnissmässig geringe ist.

In Asien ist es Britisch-Indien, dessen Eisenbahnnetz den beträchtlichsten Zuwachs — 6 180 km oder 32 % — aufweist. Im dem grossen volkreichen China ist man immer noch nicht über einige kleine Versuchslinien hinausgekommen, doch dürfte der von der Russischen Regierung nunmehr in Angriff genommene Bau der Sibirischen Bahn demnächst vielleicht auch einen neuen Anstoss zu grösseren Eisenbahnbauten in China geben.

In Afrika hat nur in Algier und Tunis eine in Betracht kommende Entwickelung des Eisenbahnbaues stattgefunden. Ein stärkerer Zuwachs an Eisenbahnlänge wird dort erst wieder zu erwarten sein, wenn die Verhältnisse in den neuen Deutschen und Englischen Kolonien, sowie im Kongostaate sich weiter entwickelt und befestigt haben werden.

Die Eisenbahnnetze in den verschiedenen Kolonien Australiens sind im Verhältniss zur Bevölkerungszahl schon von sehr beträchtlicher Ausdehnung und im fortgesetzten starken Wachsthum begriffen. Am stärksten ist dieses Wachsthum in den sich rasch entwickelnden Kolonien Südaustralien und Queensland. Das noch sehr dünn bevölkerte Westaustralien hat von allen Staaten der Erde im Verhältniss zur Einwohnerzahl die grösste Eisenbahnlänge, es kommen hier 181,8 km Eisenbahn auf je 10 000 Einwohner, während beispielsweise in Deutschland auf dieselbe Einwohnerzahl 8,6 km Eisenbahn kommen.

In gleicher Weise wie in den Vorjahren ist der Zusammenstellung der Eisenbahnen der Erde wieder eine Berechnung des auf die Eisenbahnen verwendeten Anlagekapitals beigegeben. Zu diesem Zwecke sind aus den amtlichen und den anderweitigen besten zugänglichen Quellen entnommene Angaben über die auf die Eisenbahnen verwendeten Beträge zusammengestellt und hieraus Durchschnittszahlen für die Kosten eines Kilometers Eisenbahn berechnet worden. Aus dieser Berechnung ergibt sich der Gesammtbetrag des auf die Eisenbahnen am Schlusse des Jahres 1889 verwendeten Anlagekapitals auf rund 128½ Milliarden Mark. Für den Schluss des Jahres 1888 war dieses Kapital auf 121½ Milliarden Mark berechnet, hat sich also im Jahre 1889 um 7 Milliarden vergrössert.

*) Vergl. die gleichbetitelten Aufsätze in Nr. 43 und 44 Jahrg. 1890, sowie Nr. 50 und 51 Jahrg. 1889 d. Ztg.

Länder	Länge der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen am Ende des Jahres				
	1885	1886	1887	1888	1889
	Kilometer				
I. Europa.					
Deutschland:					
Preussen	22 352	22 827	23 663	24 332	24 968
Bayern	5 087	5 174	5 206	5 350	5 421
Sachsen	2 203	2 233	2 284	2 325	2 380
Württemberg	1 442	1 461	1 461	1 473	1 500
Baden	1 331	1 347	1 414	1 414	1 432
Elsass Lothringen	1 347	1 425	1 438	1 457	1 472
Uebrige Deutsche Staaten	3 810	4 057	4 319	4 475	4 620
Zusammen Deutschland	37 572	38 524	39 785	40 826	41 793
Oesterreich-Ungarn einschliesslich Bosnien usw.	22 613	23 390	24 705	25 731	26 501
Grossbritannien und Irland	30 843	31 105	31 501	31 878	32 088
Frankreich	32 491	33 345	34 227	35 263	36 348
Russland einschl. Finnland	26 847	27 355	28 517	29 410	30 140
Italien	10 484	11 387	11 689	12 351	13 063
Belgien	4 409	4 604	4 760	4 828	5 174
Niederlande einschl. Luxemburg	2 800	2 865	2 957	3 000	3 037
Schweiz	2 854	2 885	2 919	2 974	3 104
Spanien	8 933	9 222	9 422	9 669	9 860
Portugal	1 529	1 577	1 804	1 913	2 060
Dänemark	1 942	1 965	1 965	1 969	1 969
Norwegen	1 562	1 562	1 562	1 562	1 562
Schweden	6 892	7 277	7 388	7 527	7 910
Serbien	385	427	517	526	526
Rumänien	1 682	1 940	2 405	2 475	2 543
Griechenland	323	515	613	670	708
Europäische Türkei, Bulgarien, Rumelien	1 394	1 394	1 394	1 649	1 765
Malta, Jersey, Man	102	107	107	107	110
Zusammen Europa	195 657	201 446	208 237	214 328	220 261
II. Amerika.					
Vereinigte Staaten von Amerika	207 508	222 010	241 210	251 292	259 687
Britisch Nordamerika (Canada)	16 330	17 211	19 883	20 442	21 439
Neufundland	145	145	145	145	185
Mexiko	5 600	5 750	6 562	6 723	8 600
Mittelamerika *)	618	677	800	858	900
Vereinigte Staaten von Columbien	265	265	287	342	371
Cuba	1 600	1 600	1 600	1 600	1 700
Venezuela	153	164	293	400	709
Haïti **)	80	80	115	115	115
Portorico	18	18	18	18	18
Brasilien	7 062	7 669	8 486	8 930	9 300
Argentinische Republik	5 484	5 965	6 446	7 256	8 255
Paraguay	72	72	72	152	240
Uruguay	500	556	556	642	757
Chile	2 100	2 695	2 838	2 900	3 100
Peru	1 309	1 309	1 347	1 347	1 600
Bolivia	70	70	70	130	171
Ecuador	69	79	151	204	269
Britisch-Guyana	35	35	35	35	35
Jamaika, Barbados, Trinidad, Martinique	228	300	429	474	474
Zusammen Amerika	249 246	266 670	291 343	304 005	317 925
III. Asien.					
Britisch-Indien	19 308	20 728	22 665	23 359	25 488
Ceylon	289	289	289	289	289
Kleinasien	372	500	598	658	720
Russisches Transkaspien	500	1 070	1 277	1 433	1 433
Persien	—	—	—	18	18
Niederländisch-Indien	1 150	1 160	1 160	1 227	1 283
Japan	559	692	935	1 160	1 460
Malayische Staaten	13	45	45	50	50
China (Stammland)	11	11	45	138	200
Cochinchina und Pondichéry	83	83	83	83	83
Zusammen Asien	22 285	24 578	27 097	28 415	31 024

*) Guatemala, Salvador, Costarica, Nicaragua, Honduras.
**) Dominikanische Republik (östlicher Theil der Insel Haïti).

Länder	Länge der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen am Ende des Jahres				
	1885	1886	1887	1888	1889
	Kilometer				
IV. Afrika.					
Aegypten	1 500	1 500	1 500	1 519	1 541
Algier und Tunis	2 061	2 312	2 476	2 850	3 094
Kapkolonie	2 793	2 795	2 795	2 858	2 873
Natal	186	313	350	350	376
Südafrikanische Republik	—	—	81	81	81
Mauritius, Réunion, Senegalgebiet	492	591	670	670	670
Zusammen Afrika	7 032	7 511	7 872	8 328	8 635
V. Australien.					
Neuseeland	2 662	2 912	2 977	3 007	3 066
Victoria	2 697	2 820	3 137	3 487	3 682
Neu-Süd-Wales	2 860	3 113	3 348	3 607	3 624
Süd-Australien	1 711	2 224	2 340	2 614	2 827
Queensland	2 308	2 502	2 840	3 107	3 320
Tasmania	413	488	512	526	603
West-Australien	296	325	374	406	800
Zusammen Australien	12 947	14 384	15 528	16 754	17 922
Wiederholung.					
Europa	195 657	201 446	208 237	214 328	220 261
Amerika	249 246	266 670	291 343	304 005	317 925
Asien	22 285	24 578	27 097	28 415	31 024
Afrika	7 032	7 511	7 872	8 328	8 635
Australien	12 947	14 384	15 528	16 754	17 922
Zusammen auf der Erde	487 167	514 589	550 077	571 830	595 767

Länder	Zuwachs von 1885—1889		Der einzelnen Länder		Es trifft Ende 1889 Bahnlänge auf je	
	im ganzen	in Prozent	Flächengrösse qkm	Bevölkerungszahl in 1 000	100 qkm	10 000 Einw.
I. Europa.	km		(abgerundet)		km	km
Deutschland:						
Preussen	2 616	11,7	348 300	29 420	7,2	8,5
Bayern	334	6,6	75 900	5 538	7,1	9,8
Sachsen	177	8,0	15 000	3 363	15,9	7,1
Württemberg	58	4,0	19 500	2 031	7,7	7,4
Baden	101	7,6	15 100	1 629	9,5	8,8
Elsass-Lothringen	125	9,3	14 500	1 572	10,1	9,4
Uebrige Deutsche Staaten	810	21,3	52 300	4 959	8,8	9,3
Zus. Deutschland	4 221	11,2	540 600	48 512	7,7	8,6
Oesterreich-Ungarn einschl. Bosnien usw.	3 888	17,2	676 700	42 087	3,9	6,3
Grossbritannien u. Irland	1 245	4,0	314 600	38 584	10,2	8,3
Frankreich	3 857	11,9	528 900	38 219	6,9	9,5
Russland einschl. Finnland	3 293	12,3	5 390 000	96 000	0,6	3,1
Italien	2 579	24,6	296 300	30 947	4,4	4,2
Belgien	765	17,4	29 500	6 094	17,5	8,5
Niederlande einschl. Luxemburg	237	9,2	35 600	4 762	8,5	6,4
Schweiz	250	8,8	41 300	2 934	7,5	10,6
Spanien	927	10,4	514 000	17 545	1,9	5,6
Portugal	531	34,7	88 900	4 307	2,3	4,8
Dänemark	27	1,4	38 300	2 172	5,1	9,0
Norwegen	—	—	325 400	1 978	0,5	7,9
Schweden	1 018	14,8	450 600	4 774	1,8	16,6
Serbien	141	36,6	48 600	2 096	1,1	2,5
Rumänien	861	51,2	127 600	5 376	2,0	4,7
Griechenland	385	119,2	64 700	2 187	1,1	3,2
Europ. Türkei, Bulgarien, Rumelien	371	27,3	274 700	7 641	0,6	2,3
Malta, Jersey, Man	8	7,8	1 100	311	—	—
Zusammen Europa	24 604	12,6	9 787 400	356 526	2,3	6,2

Länder	Zuwachs von 1885—1889		Der einzelnen Länder		Es trifft Ende 1889 Bahnlänge auf je	
	im ganzen	in Prozent	Flächengrösse qkm	Bevölkerungszahl in 1 000	100 qkm	10 000 Einw.
II. Amerika.	km		(abgerundet)		km	km
Vereinigte Staaten	52 179	25,1	7 819 300	65 213	3,3	39,8
Brit.-Nordamerika	5 109	31,3	7 990 700	4 390	0,3	48,8
Neufundland	40	27,6	110 700	198	0,2	9,3
Mexiko	3 000	53,6	1 946 500	11 601	0,4	7,4
Mittelamerika	282	45,6	445 900	2 900	0,2	3,1
Columbien	106	40,0	1 203 100	4 000	—	0,9
Cuba	100	6,3	118 800	1 522	1,4	11,2
Venezuela	556	363,4	1 539 400	2 239	—	3,1
Haïti	35	43,8	45 200	610	0,2	1,9
Portorico	—	—	9 600	785	—	—
Brasilien	2 238	31,7	8 337 200	14 602	0,1	6,4
Argentinien	2 771	50,5	2 789 400	3 808	0,3	21,7
Paraguay	168	233,3	253 100	330	0,1	7,3
Uruguay	257	51,4	186 900	687	0,4	11,0
Chile	1 000	47,6	776 000	2 715	0,4	11,4
Peru	291	22,2	1 049 300	2 630	0,1	6,1
Bolivia	101	144,3	1 334 200	1 190	—	1,5
Ecuador	200	289,9	299 600	1 005	0,1	2,6
Britisch-Guyana	—	—	221 200	278	—	1,3
Jamaika, Barbados, Trinid.,Martinique	246	107,9	—	—	—	—
Zusammen Amerika	68 679	27,6	—	—	—	—
III. Asien.						
Britisch-Indien	6 180	32,0	3 769 600	255 648	0,7	1,0
Ceylon	—	—	64 100	2 863	0,5	1,0
Kleinasien	348	93,5	—	—	—	—
Russ. Transkaspien	933	186,6	554 900	430	0,3	33,3
Persien	18	—	1 648 200	8 000	—	—
Niederländ.-Indien	133	11,6	131 700	21 998	1,0	0,6
Japan	901	161,2	382 400	39 607	0,4	0,4
Malayische Staaten	37	—	—	—	—	—
China (Stammland)	189	1718,2	4 024 700	381 555	—	—
Conchinchina und Pondichéry	—	—	60 100	2 017	—	—
Zusammen Asien	8 739	39,2	—	—	—	—
IV. Afrika.						
Aegypten	41	2,7	—	—	—	—
Algier und Tunis	1 033	50,1	593 900	5 317	0,5	5,8
Kapkolonie	80	2,9	563 100	1 377	0,5	20,9
Natal	190	102,1	48 600	481	0,8	7,8
Südafrik. Republik	81	—	315 600	610	—	—
Mauritius, Réunion, Senegalgebiet	178	36,2	—	—	—	—
Zusammen Afrika	1 603	22,8	—	—	—	—
V. Australien.						
Neuseeland	404	15,2	270 000	662	1,1	46,3
Victoria	985	36,5	227 600	1 118	1,6	32,9
Neu-Süd-Wales	764	26,7	800 700	1 122	0,5	32,3
Süd-Australien	1 116	65,2	2 339 800	324	0,1	87,3
Queensland	1 012	43,8	1 730 700	407	0,2	81,6
Tasmania	190	45,8	68 300	151	0,9	39,9
West-Australien	504	170,3	2 527 500	44	—	181,8
Zusam. Australien	4 975	38,3	7 964 600	3 828	0,2	46,9
Wiederholung.						
Europa	24 604	12,6	9 787 400	356 526	2,3	6,2
Amerika	68 679	27,6	—	—	—	—
Asien	8 739	39,2	—	—	—	—
Afrika	1 603	22,8	—	—	—	—
Australien	4 975	38,3	7 964 600	3 828	0,2	46,9
Zus. auf der Erde	108600	22,3	—	—	—	—

Das Gesammtanlagekapital der Ende 1889 in Betrieb gewesenen Eisenbahnen der Erde (für 595 767 km) stellt sich überschläglich auf 128 466 Millionen oder rund 128,5 Milliarden Mark (durchschnittlich für 1 km 215 630 ℳ oder rund 215 700 ℳ).

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2477 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Schienenstatistik des Vereins (abgesandt am 1. d. Mts.).

Nr. 2503 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Herbeiführung der Uebereinstimmung zwischen den Feststellungen in § 6 der Anlage I zum Vereins-Wagenübereinkommen und jenen in § 131 der Technischen Vereinbarungen über die Kuppelungsvorrichtungen der Wagen (abgesandt am 1. d. Mts.).

Nr. 2592 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 1. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Betriebsergebnisse im Monat Juni d. J.

Die vom Reichs-Eisenbahnamt im „Reichs- und Staatsanzeiger" veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Juni d. J. ergibt für die 69 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammt-Betriebslänge von 36 603,48 Kilometer, folgendes: Im Monat Juni d. J. war die Einnahme aus allen Verkehrszweigen auf 1 km Betriebslänge bei 47 Bahnen mit zusammen 29 604,79 km höher und bei 22 Bahnen mit zusammen 6 998,69 km (darunter 4 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger als in demselben Monat des Vorjahres. In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende Juni d. J. war dieselbe auf 1 km Betriebslänge bei 53 Bahnen mit zusammen 28 977,50 km höher und bei 16 Bahnen mit zusammen 7 625,98 km (darunter 3 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraum des Vorjahres. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staat für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende Juni d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 22 859 900 ℳ (15 405 000 ℳ Stammaktien, 2 454 900 ℳ Prioritäts-Stammaktien und 5 000 000 ℳ Prioritätsobligationen), und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Kapital bestimmt ist, 118,83 km, so dass auf je 1 km 192 375 ℳ entfallen. Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende Juni d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 510 333 829 ℳ (257 637 500 ℳ Stammaktien, 70 307 000 ℳ Prioritäts-Stammaktien und 182 389 329 ℳ Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dies Kapital bestimmt ist, 2 938,53 km, so dass auf je 1 km 173 670 ℳ entfallen.

Eröffnet wurden am 1. Juni die Strecken Kletkamp-Lütjenburg 6,16 km (Königliche Eisenbahndirektion Altona), Reichenbach-Oberlangenbielau 6,14 km (Königliche Eisenbahndirektion Berlin), Heinrichswalde-Tilsit 20,09 km (Königliche Eisenbahndirektion Bromberg) und Hilders-Tann 9,94 km (Königliche Eisenbahndirektion Frankfurt a/M.).

Gemeindebesteuerung der Eisenbahnen.

Der im laufenden Steuerjahre zu den Kommunalabgaben einschätzbare Reinertrag der Main-Neckarbahn für das Jahr 1890, ausschl. des Antheils des Preussischen Staats, ist für die an der gemeinschaftlichen Betriebsführung betheiligten anderen Staaten wie folgt festgestellt worden:

a) der Antheil des Grossherzogthums Baden auf 380 109 ℳ
b) „ „ „ „ Hessen „ 903 922 „

Preussische Staatsbahnen:

Einnahmen im Jahre 1891.

Im Jahre 1891 wurden bisher im Vergleich zum Vorjahre vereinnahmt

	für Personen		für Güter	
im	1891	gegen 1890	1891	gegen 1890
		Mark		
Januar .	12 663 714	— 113 335	46 388 448	— 2 201 381
Februar .	12 910 931	+ 1 111 246	50 743 915	+ 2 369 265
März . .	17 156 997	+ 2 200 355	54 385 557	+ 1 521 920
April . .	17 811 983	— 1 413 985	51 831 405	+ 4 636 919
Mai . .	23 275 749	+ 1 208 701	48 976 631	— 24 940
Juni . .	20 924 257	+ 611 206	49 348 347	+ 2 649 274

	insgesammt	gegen 1890
Januar . . .	62 975 729	— 2 001 125
Februar . .	67 283 337	+ 3 734 446
März . . .	78 660 276	+ 4 976 565
April . . .	73 275 032	+ 3 501 205
Mai	75 833 030	+ 1 409 118
Juni	74 076 265	+ 3 680 436
Betriebslänge km	24 946	+ 462
Einnahme für 1 km ℳ	2 969	+ 93

In den ersten 3 Monaten des Etatsjahres 1891/92 betrug die Gesammteinnahme 224 020 506 (+ 8 836 702) ℳ oder für das Kilometer Betriebslänge 8 990 (+ 184) ℳ

Maassnahmen zur Verhütung von Unglücksfällen.

Die zahlreichen Unglücksfälle, welche sowohl in Deutschland als in anderen Ländern in letzter Zeit auf den Eisenbahnen vorgekommen sind, haben der Preussischen Eisenbahnverwaltung den Anlass gegeben, nach allen Richtungen hin die eingehendsten Untersuchungen sowohl in Bezug auf die Konstruktion der Bahnanlagen als auch in Bezug auf die Inanspruchnahme des Personals für den Dienst eintreten zu lassen.

Beschleunigung des Wagenumlaufs.

Am 16. Juli d. J. hat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten eine Berathung mit Vertretern des Vereins für die bergbaulichen Interessen im Ober-Bergamtsbezirk Dortmund über Maassnahmen stattgefunden, durch welche auf eine Beschleunigung des Wagenumlaufs und eine pünktliche Befriedigung des Wagenbedarfs im bevorstehenden Herbst und Winter hingewirkt werden könne. Insbesondere ist die Frage erörtert worden, ob nicht die Massensendungen nach den Hafenplätzen sowie anderen wichtigen inländischen und ausländischen Absatzpunkten an bestimmten Tagen und wo möglich in bestimmt geordneten Zügen aufgegeben werden könnten, um auf diese Weise eine Verminderung der Rangirleistungen der Eisenbahnen und damit eine Beschleunigung der Beförderung herbeizuführen. Zu gleichem Zwecke wird nach dem „Reichsanz." demnächst auch eine Anhörung von Vertretern des Schlesischen Bergbaues stattfinden.

Die Landesvertheidigungs-Kommission

soll sich in ihrer letzten Sitzung auch mit den geplanten neuen Eisenbahnbauten für strategische Zwecke beschäftigt haben. Endgültige Beschlüsse wurden noch nicht gefasst.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. d. Mts. ist das öffentliche Ladegeleis auf der Haltestelle Theissen in Betrieb genommen worden, mit welchem Tage die Geleisbenutzungs-Gebühr und die Uebertuhr-Gebühr von je 50 ₰ für den Wagen für solche Sendungen fortgefallen sind, welche auf diesem Ladegeleise abgefertigt und nicht nach den Geleisen der daselbst angeschlossenen Werke übergeführt werden.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen und Güternebenstellen.

Direktionsbezirk Berlin. Am 1. d. Mts. ist in Tribsees bei Grimmen eine Eisenbahn-Güternebenstelle für den nicht an der Eisenbahn belegenen Ort Tribsees eröffnet worden.

Direktionsbezirk Breslau. Die zwischen Habelschwerdt und Rengersdorf belegene Haltestelle Grafenort, welche bisher nur als Haltepunkt dem Personen- und Gepäckverkehr diente, ist am 1. d. Mts. auch für die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren, Stück- und Wagenladungsgütern eingerichtet worden. Zur Ver- und Entladung von schwerwiegenden Fahrzeugen und Sprengstoffen ist Grafenort nicht geeignet.

Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Am 1. d. Mts. ist die Station Zillisheim, welche bisher nur dem Eil-Stückgutverkehr diente, auch für den Fracht-Stückgutverkehr eröffnet worden.

Tarife.

Vom 15. September d. J. ab treten, nach den auf S. 590 u. I abgedruckten Bekanntmachungen der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrh.) zu Köln, in den Ausnahmetarifen für Eisenerz, abgerösteten Schwefelkies, Kupfererzabbrände, Braunstein und Eisenschlacken sowie in dem Kohlenverkehre in Sendungen von mindestens 50 000 kg verschiedene Aenderungen ein, auf die wir hiermit hinweisen.

Bayerische Staatsbahnen.

Im Juni wurden befördert 1 533 029 Personen (+ 1 641) und dafür eingenommen 2 954 721 (— 3 245) ℳ. An Frachtgütern wurden 933 284 (+ 33 653) t befördert; eingenommen wurden 5 313 492 (— 197 150) ℳ. Aus dem Gepäck- und Viehverkehr wurden 303 884 (— 19 690) ℳ. erlöst. Der Gesammterlös mit 8 572 097 ℳ. bleibt gegen den Monat Juni des Vorjahres um 220 085 ℳ. zurück. Im ersten Halbjahr 1891 beträgt die Gesammteinnahme 47 193 926 ℳ, mithin 1 332 705 ℳ. weniger als im ersten Halbjahr des Vorjahres.

Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn.

Die Generalversammlung setzte die Dividende für die Stammaktien und Prioritäts-Stammaktien auf 4,8 % fest.

[Lübeck-Büchener Eisenbahn.]

Die Betriebsergebnisse des Jahres 1890 haben nach dem uns vorliegenden Jahresbericht sowohl im Personen-, als auch im Güterverkehr die Ergebnisse aller Vorjahre überstiegen.

An Personen sind 82 657 mehr als im Vorjahr befördert worden und zwar im Binnenverkehr 49 320, im direkten Verkehr von und nach fremden Stationen 33 661 mehr, während der Durchgangsverkehr eine Abnahme um 324 Personen nachweist.

Die Steigerung des Güterverkehrs gegenüber dem Vorjahr ist nur unbedeutend, und zwar hat der direkte Verkehr nach und von fremden Stationen um 5 342 t und 4 233 t, der Durchgangsverkehr um 2 257 t zugenommen, während der Binnenverkehr einen Rückgang von 9 221 t gegen das Vorjahr aufweist.

Auf der Lübeck-Travemünder Bahn sind 196 977 gegen 192 106 Personen im Vorjahr, und 5 064 gegen 5 644 t Güter befördert worden. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr haben sich auf 89 500 gegen 85 968 ℳ, aus dem Güter- usw. Verkehr auf 18 721 gegen 19 940 ℳ und aus sonstigen Quellen auf 1 067 gegen 1 017 ℳ, zusammen auf 108 288 gegen 106 925 ℳ im Vorjahr gestellt.

Die Gesammt-Betriebseinnahmen sind gegen 1889 um 107 807 Mark, d. i. auf 4 961 622 ℳ, die Betriebsausgaben um 165 006 ℳ, d. i. auf 2 703 128 ℳ gestiegen, in welchen Zahlen die dem Erneuerungs- und Reservefonds, sowie dem Haftpflicht-Versicherungsfonds zufallenden Einnahmen und Ausgaben nicht mitenthalten sind. Der Bericht hebt hervor, dass diese bedeutende Vermehrung der Ausgaben hauptsächlich auf die bereits im Jahre 1889 begonnene, in 1890 aber noch weiter nothwendig gewordene Vermehrung des Beamten- und Arbeiterpersonals, ferner auf die durch den verstärkten Betrieb bedingte Vermehrung des Verbrauchs an Feuerungsmaterial usw. zurückzuführen sei.

Es betrugen:

	1890	1889
die Gesammteinnahmen . .	4 998 480 ℳ	4 894 630 ℳ
„ Gesammtausgaben. . .	3 125 000 „	2 830 425 „
der Ueberschuss	1 873 480 „	2 064 205 „

welch letzterem noch die Zinsen usw. aus den verschiedenen Fonds hinzutreten (188 826 gegen 16 412) ℳ, so dass verfügbar bleibt

ein Ueberschuss von . . .	2 062 406 ℳ	2 080 617 ℳ

welcher wie folgt verwendet worden ist:

Verzinsung der Prioritäten .	463 017 ℳ	427 221 ℳ
Tilgung der Prioritäten . .	91 442 „	87 932 „
Eisenbahnsteuer	122 397 „	133 728 „
7½ (7¾) % Dividende . . .	1 385 550 „	1 431 735 „

Ostpreussische Südbahn.

Die Mengen aller im Laufe des Jahres 1890 beförderten Güter (ausschl. der frachtfreien) haben nach dem Geschäftsbericht betragen im Lokalverkehr 298 251 t (gegen 365 466 t im Vorjahr), in den inländischen Verbandsverkehren 89 238 (84 906 t) und in den Russischen Verbandsverkehren 264 795 (349 953) t, zusammen 652 284 (800 325) t. Dieselben haben an Frachten gebracht: im Lokalverkehr 1 337 517 (1 519 619) ℳ, in den inländischen Verbandsverkehren 280 086 (238 607) ℳ und in den Russischen Verbandsverkehren 1 446 647 (1 811 905) ℳ; mithin beläuft sich die Gesammteinnahme aus dem Güterverkehr auf 3 064 250 (3 570 131) ℳ.

Aus dem Personen- und Gepäckverkehr wurden im ganzen 968 598 (915 571) ℳ vereinnahmt; die Zahl der beförderten Personen (einschl. Militär) bezifferte sich auf 877 027 (810 224).

Die Einnahmen aus allen Verkehrszweigen einschl. des Uebertrages aus dem Vorjahre betrugen 4 391 448 (4 932 162) ℳ, d. i. für 1 km Bahnlänge 18 059 (20 283) ℳ und für 1 Nutzkm 4,86 (5,42) ℳ, die Ausgaben dagegen für die allgemeine Verwaltung 334 091 (351 544) ℳ, für die Bahnverwaltung 467 397 (533 036) ℳ und für die Transportverwaltung 1 356 371 (1 386 069) Mark, zusammen 2 157 859 (2 270 650) ℳ, d. i. für 1 km Bahnlänge 8 874 (9 338) ℳ und für 1 Nutzkm 2,39 (2,50) ℳ. In Hunderttheilen der Roheinnahme betrugen die Ausgaben 49,14. Werden zu den Betriebsausgaben von 2 157 859 ℳ noch die aus dem Erneuerungsfonds mit 462 917 ℳ geleisteten Ausgaben hinzugerechnet, so ergibt sich eine Gesammtausgabe von 2 620 776 ℳ, d. i. in Hunderttheilen der Roheinnahme 59,68 %.

Die Direktion weist in dem Berichte darauf hin, dass die Verhältnisse der Ostpreussischen Südbahn sich von Jahr zu Jahr schwieriger gestalten. Bei der allgemein herrschenden Auffassung, dass die Eisenbahnen nicht blos als Erwerbsanstalten anzusehen seien, sondern in erster Reihe dem Volkswohlstande zu dienen hätten, sind die Ansprüche an die Ostpreussische Südbahn in stetem Steigen. Dabei erfahren die Gehälter der Beamten, die Löhne der Arbeiter, die Preise der Materialien fortgesetzte Erhöhungen, die Wohlfahrtseinrichtungen für die Beamten und Arbeiter erfordern gleichfalls grössere Aufwendungen und auch an den Betrieb werden im Aufsichtswege erhöhte Anforderungen gestellt. Die Personenzüge müssen mit beschleunigter Geschwindigkeit befördert werden, und seit dem 1. Juni 1890 werden auf Anordnung der Aufsichtsbehörde zwischen Korschen und Prostken zwei Züge mit Personenbeförderung mehr gefahren.

Wenn die Jahre mit guten Ernten auch in Zukunft befriedigenden Verkehr und entsprechende Einnahmen bringen werden, so wird doch das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen sich vorerst nicht so günstig wie in den früheren Jahren gestalten.

Nach Deckung der Rücklagen in die Reserve- und Erneuerungsfonds, der Verzinsung und Tilgung der Prioritätsobligationen, ergibt sich ein Reingewinn von 759 388 ℳ, verwendet auf: 1. Dividende für 13 500 000 ℳ Stammprioritäts-Aktien, 5 % mit 675 000 ℳ, 2. desgleichen für 13 500 000 ℳ Stammaktien, 1/6 % mit 22 500 ℳ, 3. Staatsabgabe 17 884 ℳ, 4. persönliche Gewinnantheile des Aufsichtsraths 20 925 ℳ, 5. Restausgabe und Uebertrag 23 079 ℳ.

Auf der von der Ostpreussischen Südbahn betriebenen, der Königlichen Domänenverwaltung gehörigen 18,5 km langen Sekundärbahn Fischhausen-Palmnicken betrugen die Einnahmen 60 714 ℳ, die Ausgaben 62 390 ℳ, so dass der Abschluss eine Mehrausgabe von 1 676 ℳ ergibt, welche aus dem Betriebsüberschuss der Stammbahn gedeckt ist.

Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft (Berlin-Charlottenburg).

Nach dem Geschäftsbericht für 1890 betrugen die Gesammteinnahmen 764 259 ℳ (darunter 754 309 ℳ gegen 688 654 Mark im Vorjahre aus dem Betriebe). Dagegen waren erforderlich für Abschreibungen 147 158 ℳ, für Fourage 202 920 ℳ, für Unkosten 51 687 ℳ, für Gehälter und Löhne 253 713 ℳ, für Steuern 47 588 ℳ, für Ausstattung des Tilgungskontos 10 000 Mark. Der Reingewinn einschl. des Uebertrages aus dem Vorjahre beziffert sich auf 32 140 (40 238) ℳ, welcher wie folgt verwendet worden ist: Ausstattung des Reservefonds mit 1 590 Mark, persönliche Gewinnantheile 7 590 ℳ, 1 % Dividende auf das Aktienkapital 20 160 ℳ, während der Rest von 2 799 ℳ auf das neue Geschäftsjahr übertragen worden ist. Im ganzen wurden 5 631 271 Personen gegen 4 905 620 Personen im Vorjahre befördert.

Internationale Schlafwagen-Gesellschaft.

Die Generalversammlung der Gesellschaft hat die Erhöhung des Aktienkapitals von 10 auf 15 Millionen Francs beschlossen. Die Gesellschaft hat einen neuen Betriebsvertrag mit den Oesterreichischen Staatsbahnen auf 20 Jahre abgeschlossen.

Aus der Schweiz.

Verweigerung der Konzession für eine Eisenbahn Rothhorn-Brünig.

Als Ausgangspunkt der Bahn auf der Brünighöhe war die Station der Jura-Simplonbahn vorgesehen und sollte die Linie von hier über Gspann, Wyler-Vorsäss, Wyleralp, Wylerhorn, Breitenfelderalp, Eysec und Rothhorn führen. Da die projektirte Bahn als eine Fortsetzung der im Bau begriffenen Brienz-Rothhornbahn betrachtet wurde, so war auch gleiches Oberbau- und Betriebssystem in Aussicht genommen. Das Eisenbahndepartement und die Bundesversammlung stellten sich aber auf den Standpunkt der Bernischen Regierung, welche die Verweigerung der Konzession damit begründete, dass die projektirte Linie nicht nur keinem öffentlichen Verkehrsbedürfnisse entspreche, sondern gegentheils eher geeignet sei, bestehende Verkehrseinrichtungen zu schädigen, da dieselbe von ihrem Ausgangs- bis zu ihrem Endpunkte eine gänzlich unbevölkerte Gegend durchziehe. Soweit sie dazu bestimmt sein solle, in Verbindung mit der im Bau befindlichen Bergbahn Brienz-Rothhorn einen durchgehenden Verkehr Brünig-Rothhorn-Brienz oder umgekehrt herzustellen, könne dies nur auf Kosten der Ausgangsstation Brienz und der bereits bestehenden Linie Brünig-Meiringen-Brienz geschehen.

Verweigerung der Konzession für eine Drahtseilbahn von Wattenwil auf den Gurnigelberg.

Als Zweck der Bahn wurde angegeben, den bekannten Kurort Gurnigel dem grossen Publikum zugänglicher zu machen. Die Regierung des Kantons Bern, welcher das Gesuch zur Aeusserung mitgetheilt wurde, erklärte, dass sie sich der Ertheilung der nachgesuchten Konzession widersetze, da eine solche Bahn weder ein allgemeines Bedürfniss sei, noch von den zunächst Betheiligten gewünscht werde. Die projektirte Bahn qualifizire sich desshalb als ein reines Spekulationsunternehmen. Diesen Ausführungen schlossen sich das Eisenbahndepartement und die Bundesversammlung an.

Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Thusis nach Filisur.

Die Länge der Bahn beträgt 21,9 km, die Spurweite 1 m, der kleinste Halbmesser 100 m, die grösste Steigung 30 ‰, die Zahl der Zwischenstationen 5, nämlich: Sils, Solis, Tiefenkasten, Surava und Alveneu. Die Baukosten werden auf insgesammt 4 600 000 oder 220 000 Frcs. für das Kilometer veranschlagt.

Konzession einer Drahtseilbahn vom Bahnhof nach der Stadt Cossonay.

Der Konzessionswerber führte an, dass die Höhendifferenz von 130 m zwischen Stadt und Bahnhof den Verkehr zwischen den beiden Punkten beschwerlich mache und den Gedanken einer Eisenbahnverbindung nahelege, um so mehr, als die technischen und ökonomischen Vorbedingungen für eine solche günstig seien. Die Länge beträgt 1 200 m, die grösste Steigung 147 ‰, die Spurweite 1 m. Die Baukosten sind auf 250 000 Frcs. veranschlagt.

Konzession einer schmalspurigen elektrischen Strassenbahn von Paradiso nach Lugano und Molino nuovo, sowie von Lugano nach Cassarate und Castagnola.

Die Strecke Paradiso-Lugano-Molino nuovo soll bei der unteren Station der Salvatorebahn in Paradiso bei Lugano beginnen und auf der Kantonsstrasse dem Kai entlang nach Lugano, wo in unmittelbarer Nähe der Schiffslandungsstelle eine Kreuz- und Haltestelle errichtet werden soll, weitergeführt werden. Von hier wird sich dann die Bahn weiter dem Kai entlang bis zum Ende der neuen städtischen Gartenanlage ziehen und dann links in den Vicolo nuovo zur Endstation Molino nuovo einbiegen. Diese Strecke hat eine Länge von 2 764 m; die grösste Steigung beträgt 2,43 % und der kleinste Krümmungshalbmesser 18 m.

Die Strecke Lugano-Cassarate-Castagnola wird ihren Anfang bei der centralen Halte- und Kreuzstelle in Lugano nehmen, dem Kai entlang bis zur Villa Ciani führen, links zur Piazza Castello abbiegen und dann die direkte Strasse nach Cassarate verfolgen. Beim Anfang des Dorfes Castagnola werden zwei Spitzkehren nothwendig werden, um ganz kleine Krümmungshalbmesser zu vermeiden. Vom zweiten Spitzkehr weg wird sich die Bahn unterhalb der Kirche von Castagnola nach dem auf der Höhe von Ruvigliano gelegenen Plateau (Fulmignano) hinziehen, wo die projektirte Kuranstalt errichtet werden soll. Die Länge dieser Strecke beträgt 3 618 m, die grösste Steigung 8 % und der kleinste Krümmungshalbmesser 21 m. Als Betriebssystem soll dasjenige von Sprague zur Anwendung kommen. Der Kostenvoranschlag sieht eine Bausumme von 430 000 Frcs. oder 67 000 Frcs. für das Kilometer vor.

Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Wetzikon über Bäretswil nach Bauma.

Nach den Ausführungen der Konzessionswerber soll die Bahn den Zweck haben, einerseits der 3 km langen Gemeinde Wetzikon einen regelmässigen Tramwayverkehr zu bieten, andererseits das gewerbreiche Tössthal mit dem Kempt- und Glattthale, sowie mit dem Zürichsee in direkte und kürzeste Verbindung zu bringen. Die bauliche Länge der Bahn wird 11,8 km betragen, wovon 5 km auf der Strasse und 6,8 km auf eigenem Bahnkörper projektirt sind. Die Spurweite ist zu 1 m, die grösste Steigung zu 45 ‰, der kleinste Krümmungshalbmesser auf der Strassenbahnstrecke zu 30 m und auf der übrigen Strecke zu 60 m angenommen. Als Zwischenstationen und Haltestellen sind Oberwetzikon, Kempten, Adetswil, Bäretswil und Busenthal in Aussicht genommen. Die Kosten sind auf 850 000 Frcs. = 72 000 Frcs. für das Kilometer veranschlagt.

Visp-Zermattbahn.

Die Strecke St. Niklaus-Zermatt ist am 18. Juli d. J. eröffnet worden. Dieses 20 km lange Theilstück der Schmalspurbahn Visp-Zermatt hat folgende Stationen und Haltestellen: St. Niklaus, Herbriggen, Randa, Täsch und Zermatt.

Aus Spanien.

Vertrag der Gesellschaft Madrid-Saragossa-Alicante, betreffend Erwerbung der Linie Valladolid-Ariza.

Die Eisenbahngesellschaft Madrid-Saragossa-Alicante in Madrid einerseits und die Société de Crédit mobilier in Paris sowie die Banque d'Escompte de Paris andererseits haben am 2. Mai 1891 in Paris den folgenden, für die Neugestaltung der Spanischen Eisenbahnnetze äusserst wichtigen auszugsweise mitgetheilten Vertrag geschlossen:

„Art. 1. Die Eisenbahngesellschaft Madrid-Saragossa-Alicante tritt in alle Rechte und Pflichten dieser beiden Bankhäuser, die diesen aus dem (weiter unten mitgetheilten) am 25. Oktober 1890 geschlossenen und den Verkauf der Konzession für die Eisenbahn Valladolid-Ariza betreffenden Vertrag erwachsen, ein.

Art. 2. Die beiden Bankhäuser erklären, dass sie die Baugesellschaft Fives-Lille am 4. Juni 1890 beauftragt haben, die Vorarbeiten und Pläne für den Bau der Linie von Fayon nach Ariza und Valladolid nebst Verlängerung anzufertigen, und dass sie, sobald diese Baugesellschaft diese Arbeiten vollendet haben wird, diese der Gesellschaft Madrid-Saragossa-Alicante gegen Bezahlung der in der Rechnung der Baugesellschaft vom 23. März 1891 bezeichneten Summe von etwa 190 000 Frcs. übergeben werden.

Art. 3. Die beiden Bankhäuser verpflichten sich, alle Schritte zu thun, um die Genehmigung für die Uebertragung der fraglichen Konzession auf die Käuferin unter den in dem Königlichen Verlängerungserlass vom 4. März 1891 bezeichneten Bedingungen zu erwirken.

Art. 4. Sobald die Konzessionsübertragung genehmigt ist, zahlt die Käuferin den im Art. 5 des Vertrages vom 25. Oktober 1890 bezeichneten Kaufpreis nebst den nach Art. 6 desselben Vertrages zu berechnenden 3 % Zinsen.

Art. 5. Im Augenblick der Unterzeichnung des vorstehenden Vertrages werden die 30 000 Antheilscheine der Duero-Eisenbahngesellschaft der Gesellschaft Madrid-Saragossa-Alicante übergeben."

Der im Vorstehenden mehrfach erwähnte, für das Verständniss der Vorgänge unentbehrliche Vertrag vom 25. Oktober 1890 ist in Valladolid zwischen den obengenannten Bankhäusern einerseits und Herrn Teodosio Alonso Pesquera in Valladolid, Präsidenten der Duero-Eisenbahngesellschaft und Inhaber der Konzession Valladolid-Ariza, geschlossen worden und enthält folgende Bestimmungen:

„Art. 1. Teodosio Alonso Pesquera verkauft an die genannten beiden Bankhäuser die Konzession für die Eisenbahn Valladolid-Ariza, sowie die der Konzession zu Grunde gelegten Pläne nebst den von der Gesellschaft später daran angebrachten Verbesserungen der technischen und wirthschaftlichen Bedingungen der Bahn.

Art. 2. Man wird zugleich die von der Duero-Gesellschaft aufgestellten Pläne für eine Linie Tudela-Medina, welche die Verbindungen Aragoniens und Kataloniens mit den Portugiesischen Linien erleichtern soll, übergeben. (Anm. Es muss hier zweifellos nicht das bekannte Tudela am Ebro, sondern Tudela am Duero verstanden werden; nachdem übrigens die Anschlussbahn Medina-Salamanca von der Nordbahn erworben ist, wird voraussichtlich von einer weiteren Verfolgung dieses Planes Abstand genommen werden.)

Art. 3. Zugleich sind die behufs Ausgabe der Antheilscheine ausgestellten Quittungsbogen zu übergeben oder zu vernichten.

Art. 4. Die Duero-Gesellschaft verpflichtet sich, nach Unterzeichnung des Vertrages die Uebertragung der fraglichen Konzession auf die Käufer von der Regierung zu erwirken.

Art. 5. Der Kaufpreis beträgt 250 000 Pes.

Art. 6. Nach Unterzeichnung des Vertrages werden die in Art. 3 bezeichneten Quittungsbogen der 30 000 Antheilscheine übergeben und dafür der Kaufpreis, der nunmehr zu Gunsten des Verkäufers 3 % Zinsen trägt, von den Käufern hinterlegt; und zwar bleibt die Kaufsumme nebst den Zinsen solange bei den beiden Bankhäusern hinterlegt, bis die Uebertragung der Konzession sowie die Verlängerung der Baufrist um 3 Jahre seitens der Regierung genehmigt ist. (Beides ist durch Königlichen Erlass vom 4. März 1891 geschehen.)

Art. 7. Die von den ursprünglichen Konzessionswerbern hinterlegte Bürgschaftssumme von 1 150 000 Pes. geht nicht an die Käufer über."

(Die Art. 8—11 haben kein allgemeineres Interesse.)

Verschmelzungsvertrag der Eisenbahngesellschaften Madrid-Saragossa-Alicante und Tarragona-Barcelona-Frankreich.

Der am 15. Mai d. J. in Paris geschlossene Verschmelzungsvertrag enthält unter anderen folgende Bestimmungen:

Art. 1. Seitens der Eisenbahngesellschaft Madrid-Saragossa-Alicante werden folgende Linien zugebracht: Madrid-Alicante und Castillejo-Toledo (481 km), Madrid-Saragossa

(341 km), Alcazar-Ciudad-Real (115 km), Albacete-Carthagena (247 km), Manzanares-Cordova (244 km), Cordova-Sevilla (131 km), Madrid-Badajoz und Almorchon-Belmez (580 km), Sevilla-Huelva (110 km), Aljucen-Caceres (66 km), Aranjuez-Cuença (152 km), Merida-Tocina (205 km), Zweigbahn nach Linares (19 km), Zweigbahn Guadajoz-Carmona (14 km) und die noch nicht gebaute Linie Valladolid-Ariza (250 km, Konzession am 2. Mai erworben); im ganzen 2955 km und davon 2705 km im Betrieb.

Seitens der Gesellschaft Tarragona-Barcelona-Frankreich werden folgende Linien zugebracht: Tarragona-Barcelona (108 km), Barcelona-Granollers-Empalme-Cerbere (170 km), Barcelona-Mataro-Empalme (76 km), Barcelona-Vallanueva-Roda (74 km), Roda-Valls (28 km), Roda-Reus-Mora (80 km), Mora-Fayon (38 km, fast vollendet), Fayon-Puebla-de-Hijar (79 km, noch zu bauen) und Puebla-de-Hijar-Saragossa (70 km, eröffnet); zusammen also 723 km, und zwar 606 km im Betriebe und 117 km im Bau.

Art. 2. Die Gesellschaft Madrid-Saragossa verpflichtet sich, für ihre Rechnung innerhalb 3 Jahren die Linie Valladolid-Ariza zu bauen; die Gesellschaft Tarragona-Barcelona verpflichtet sich, im gleichen Zeitraum die Linie Mora-Fayon-Puebla-de-Hijar zu vollenden. Jeder andere Bau oder Erwerb von Linien sowie jeder Betriebsvertrag kann nur nach vorgängigem Einvernehmen zwischen den beiden Gesellschaften erfolgen.

Art. 3. Die Gesellschaft Madrid-Saragossa verspricht der Gesellschaft Tarragona-Frankreich ihre Mitwirkung bei Umwandlung von deren 6 % hypothekarischen und nicht hypothekarischen Anleihen in 3 % Schuldverschreibungen sowie bei Ausgabe gleichartiger Schuldverschreibungen zur Deckung des Aufwandes für Vollendung der Linie Mora-Fayon-Puebla-de-Hijar. Diese 3 % Schuldverschreibungen werden durch eine erste Hypothek auf die 236 km lange Linie Reus-Saragossa sowie durch eine zweite Hypothek auf das Stammnetz Tarragona-Barcelona-Frankreich gewährleistet und geniessen ausserdem im Nothfalle die Bürgschaft der Gesellschaft Madrid-Saragossa-Alicante.

Art. 4. Sobald die Umwandlung der genannten 6 % Schuldverschreibungen erfolgt ist, verpflichtet sich die Gesellschaft Tarragona-Frankreich, die zur Gewährleistung der 60 000 nicht hypothekarischen Schuldverschreibungen verwendeten 138 492 Stück ihrer Antheilscheine zu vernichten.

Art. 5. Bis zur Verwirklichung der Umwandlung und Neuausgabe von Schuldverschreibungen stellt die Gesellschaft Madrid-Saragossa der Gesellschaft Tarragona-Frankreich die zur Vollendung der Linie Reus-Saragossa erforderlichen Beträge bis zur Höhe von 30 Millionen Pesos zur Verfügung — ein Vorschuss, der nebst 4 % Zinsen von der in Aussicht genommenen Anleihe zurückgezahlt wird.

Art. 6. Die Gesellschaft Madrid-Saragossa verpflichtet sich zur Mitwirkung bei Einführung der Tarragona-Frankreich-Antheilscheine auf dem Pariser Geldmarkte.

Art. 7. Die endgültige Verschmelzung findet an demjenigen 1. Januar statt, der dem dritten vollständigen Betriebsjahre der Linien Valladolid-Ariza und Reus-Saragossa folgt. Zur Bestimmung der Anzahl Antheilscheine, die bei der Verschmelzung den Werth jedes Netzes darstellen soll, wird der Reinertrag jedes Netzes und der Werth der besonderen Zubringungen zu Grunde gelegt. Demnach wird am Verschmelzungstage für jede Gesellschaft eine besondere Rechnung aufgestellt, die enthält: A. den Werth der vorhandenen Entwürfe und Vorarbeiten, sowie der Ländereien und sonstigen mit dem Eisenbahnbetriebe nicht in Verbindung stehenden Eigenthums; B. den Werth der in den Niederlagen, Werkstätten und Heizhäusern vorhandenen Vorräthe, sowie den Werth der über die konzessionsmässige Grenze vorhandenen Fahrbetriebsmittel; und C. die vorhandenen Kassenbestände nach Abzug der bis zum Verschmelzungstage fälligen, aber noch nicht geleisteten Zahlungen, sowie den wirklichen Werth der vorhandenen Werthpapiere oder sonstiger laufender Guthaben. Alle diese besonderen Zubringungen werden durch den in Art. 14 bezeichneten gemischten Ausschuss abgeschätzt und der Werth als mit 5 % verzinsbar zu Gunsten der zubringenden Gesellschaft betrachtet. Diesen 5 % Zinsen der besonderen Zubringungen wird bei jeder Gesellschaft der höchste Reinertrag, der in einem der drei der Verschmelzung vorhergehenden Jahre erzielt ist, hinzugefügt; und zwar ist unter Reinertrag die Betriebseinnahme nach Abzug aller irgendwie gearteter Ausgaben zu verstehen. Von den so erhaltenen Summen sind die Zinsen und der Tilgungsbetrag der Schuldverschreibungen sowie sonstige irgend welche Verpflichtungen in Abzug zu bringen, da sich jede Gesellschaft vor der Verschmelzung bezüglich ihrer Schulden und sonstigen Verpflichtungen derartig einzurichten hat, dass sich ihre jährlichen Lasten innerhalb des Zinsbetrages ihrer besonderen Zubringungen und ihres Reinertrages halten. Nachdem dieser Abzug vollzogen, stellt der verbleibende Rest den jeder Gesellschaft zukommenden Gewinn dar und wird durch Antheilscheine der verschmolzenen Gesellschaft von je 500 Frcs. (475 Pes.) Nennwerth ersetzt. Am Verschmelzungstage wird der Reingewinn der Gesellschaft Madrid-Saragossa durch die Zahl ihrer im Umlauf befindlichen Antheilscheine getheilt; durch das erzielte Ergebniss wird dann der Reingewinn der Gesellschaft Tarragona-Frankreich getheilt, um die Zahl der dieser Gesellschaft zukommenden Antheilscheine zu bestimmen.

Art. 8. Die vereinigten Gesellschaften nehmen die bisher von der einen geführte Bezeichnung: „Gesellschaft der Eisenbahnen von Madrid nach Saragossa und nach Alicante“ an.

Art. 9. Bei der endgültigen Vereinigung verschmelzen sich auch die Verwaltungsräthe durch Eintritt von 5 Verwaltungsraths-Mitgliedern der Gesellschaft Tarragona-Frankreich in den jetzt 18 Mitglieder zählenden Verwaltungsrath der Gesellschaft Madrid-Saragossa. Die in Barcelona wohnenden Verwaltungsraths-Mitglieder bilden dort einen Ausschuss, dessen Machtvollkommenheiten durch den vereinigten Verwaltungsrath bestimmt werden.

Art. 10. Vom Tage der endgültigen Verschmelzung ab tritt die Gesellschaft Madrid-Saragossa-Alicante den Behörden gegenüber in sämmtliche Rechte und Pflichten der Gesellschaft Tarragona-Frankreich.

Art. 11. Bis zur endgültigen Verschmelzung behält jede Gesellschaft ihre volle Selbständigkeit und getrennte Rechnungsführung; dagegen werden nach Eröffnung der Linien Valladolid-Ariza und Reus-Saragossa die Verbandstarife Valladolid-Barcelona und Madrid-Barcelona bezw. umgekehrt nur nach vorgängigem Einvernehmen erstellt, und zwar wird bei etwaigen Meinungsverschiedenheiten der von einer Seite vorgeschlagene niedrigste Kilometertarif angenommen und das Aufkommen nach Verhältniss der auf jedes Netz entfallenden Kilometer vertheilt.

Art. 14. Zu Entscheidung der aus diesem Vertrage bis zur endgültigen Verschmelzung hervorgehenden Schwierigkeiten, Meinungsverschiedenheiten, Ansprüche usw. wird ein gemischter Ausschuss, bestehend aus drei Verwaltungsraths-Mitgliedern jeder Gesellschaft mit abwechselndem Vorsitz, eingesetzt. Die Entscheidung erfolgt durch Stimmenmehrheit und bei Stimmengleichheit durch Wahl eines Schiedsrichters von jeder Seite, die nöthigenfalls gemeinschaftlich einen dritten wählen.

Art. 15. Beide Gesellschaften werden gemeinschaftlich die Mittel prüfen, durch welche man das Netz Tarragona-Barcelona-Frankreich mit der Alicantelinie in der Gegend von Almansa verbinden könnte.

Beraubung von Eisenbahnreisenden und Abhilfmaassregeln.

Wie sehr die Verbrechen auf den Eisenbahnen Spaniens überhandnehmen, geht daraus hervor, dass die amtliche Statistik für 1890 172 schwere Beraubungen von Eisenbahnreisenden verzeichnet; darunter waren nicht weniger als 82 mit Körperverletzung oder Mord verbunden. Man wird nicht fehlgehen, wenn man annimmt, dass die thatsächliche Ziffer der Verbrechen diese amtliche Zahl noch weit übersteigt, da die Eisenbahnverwaltungen ein Interesse daran haben, soviel Fälle als möglich zu verschweigen. In den ersten 4 Monaten des laufenden Jahres hat dieses Unwesen noch bedeutend zugenommen und einzelne Blätter behaupten, dass weit verzweigte und gut geschulte Verbrechergesellschaften beständen, welche die Beraubung von Eisenbahnreisenden im grossen betrieben. Nach den von der Regierung angestellten Ermittelungen wurden 90 % dieser verbrecherischen Handlungen in den Einzelabtheilungen der Züge verübt, da sich eben von diesen nach Englischem Muster gebauten alten Wagen etwa 500 auf dem Eisenbahnnetz Spaniens in Verwendung finden, während höchstens 120 bis 130 sogen. Amerikanische Durchgangswagen in den Schnellzügen laufen. Die alten Wagen, die übrigens keineswegs dem Spanischen Klima angepasst sind und zudem die Verübung von Verbrechen ausserordentlich begünstigen, sollen daher entsprechend umgeändert werden. Zu dem Zwecke ist den Cortes folgender Gesetzentwurf vorgelegt worden:

Art. 1. Die Eisenbahnunternehmungen haben innerhalb eines halben Jahres zwischen den Eisenbahnwagen sowie zwischen deren einzelnen Abtheilungen durch Nothsignale und Guckfenster, deren Art vom Minister der öffentlichen Arbeiten bezeichnet werden wird, Verbindungen herzustellen.

Art. 2. Nach Anhörung des Landes-Eisenbahnraths (comité supérieur consultatif des chemins) wird die Regierung dafür Sorge tragen, dass möglichst bald an einen Umbau der Eisenbahn-Fahrbetriebsmittel geschritten werde, und werden zugleich die anzubringenden Umwandlungen, sowie die Frist, innerhalb deren dieser Umbau auszuführen ist, vorschreiben.

Art. 3. Die Regierung wird ermächtigt, im Einverständniss mit dem genannten Eisenbahnrath innerhalb 2 Monaten die Maassnahmen und Verwaltungsänderungen, die zur regel-

mässigen Ueberwachung der Züge und zur Sicherheit der Reisenden erforderlich sind, in Kraft zu setzen.

Art. 4. Um den anzuordnenden Aenderungen unbedingte Geltung zu verschaffen, werden sie dem Bahnpolizei-Reglement einverleibt.

Nebenbahnwesen.

Der am 30. Mai d. J. der Hauptversammlung erstattete Geschäftsbericht der Société générale du credit mobilier espagnol enthält über das Spanische Nebenbahnwesen folgende Angaben:

„Wir haben unter Mitwirkung der bedeutendsten Geldleute und Banken eine ‚Gesellschaft für die Vorarbeiten zur Schaffung eines Nebenbahnnetzes in Spanien', das zur Vervollständigung der Verkehrswege und zur Zuführung des Verkehrs nach den Hauptbahnen dienen soll, gebildet. Der durch das abgetretene Ministerium vorgelegte Gesetzentwurf hat in der letzten Tagung der gesetzgebenden Kammern nicht genehmigt werden können; wir hoffen aber, dass der gegenwärtige Minister diesen für die Entwickelung des Verkehrs und der Handelsbeziehungen der Halbinsel so wichtigen Entwurf verbessert wieder vorlegen werde."

(Vergl. über diesen Entwurf Nr. 15 Jahrg. 1888, Nr. 62 Jahrg. 1889 und Nr. 33 Jahrg. 1890 d. Ztg.)

Urtheile des Reichsgerichts.

v. O. Defektenbeschluss. Rechtsweg hinsichtlich der Ersatzverbindlichkeit nach Preussischem Recht. Aus den Entscheidungsgründen: „Nach § 10 der Verordnung vom 24. Januar 1844 kann der von der vorgesetzten Behörde des Kassenbeamten abzufassende Defektenbeschluss auf die unmittelbare Verpflichtung zum Ersatz gerichtet werden, sofern der Defekt nach dem Ermessen der Behörde durch grobes Versehen entstanden ist, gegen diejenigen, welchen die Kasse usw. zur Verwaltung übergeben war, auf Höhe des ganzen Defekts. Wenn nun § 16 der Verordnung gegen einen solchen Beschluss, wie er hier dem Beklagten gegenüber erlassen ist, auch hinsichtlich der Ersatzverbindlichkeit den Rechtsweg eröffnet, so bewegt sich der Prozess auf der Grundlage und in den Grenzen, welche ihm nach dem Gesetze vorgeschrieben sind, und es hat die zu Gunsten der Beamten ergehende Entscheidung die Bedeutung, dass mangels der Voraussetzung eines groben Verschuldens der Defektenbeschluss ihm gegenüber nicht zu Recht bestehen kann. Weiter geht aber auch die Tragweite einer solchen Entscheidung nicht, und schliesst namentlich nicht aus, dass der Fiskus hier seinen Ersatzanspruch auf Grund der gesetzlichen Vorschriften über die Verantwortlichkeit der Beamten im ordentlichen Wege Rechtens gegen den Beklagten geltend mache. Gegen diese Auffassung ist aus § 16 a. a. O. nichts herzuleiten, und die entgegengesetzte Annahme, welche zu dem praktischen Ergebniss führen würde, dass, während der Beamte der gesetzlichen Regel gemäss auch für geringes Versehen bei seinen Amtsverrichtungen haftet, derselbe, wenn es sich um einen Kassendefekt handelt, durch die Feststellung, dass ihm kein grobes Verschulden zur Last falle, von jeder Verantwortlichkeit befreit würde, ermangelt der gesetzlichen Unterlage. In dem angeführten Sinne sind denn auch die Urtheile im Vorprozesse begründet und es ist dabei vom Landgericht ausdrücklich hervorgehoben worden, dass es dem Fiskus unbenommen sei, seinen nach den allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen zu beurtheilenden Ersatzanspruch gegen S. im Wege der gerichtlichen Klage geltend zu machen. Die von dem Beklagten angerufenen Urtheile des Reichsgerichts (Entsch. Bd. XII S. 143), welche sich an den entsprechenden § 144 des Reichsbeamten-Gesetzes knüpft und des Obertribunals (Striethorst, Archiv, Bd. XVII S. 95) berühren die hier vorliegende Frage nicht, sprechen vielmehr nur aus, dass die Gerichte nicht über die formellen Voraussetzungen des Defektenbeschlusses, sondern nur über dessen materiellen Inhalt zu entscheiden haben." (Erk. des II. Civilsenats des Reichsgerichts vom 28. Novbr. 1890 c. Eisenbahnfiskus; Preuss. Verw.-Bl. Bd. XII S. 218 f.)

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Dem Regierungsrath von Ysselstein zu Köln ist die Stelle eines Mitgliedes der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin vom 1. August d. J. ab verliehen und dem Gerichtsassessor Holzbecher zu Berlin die Wahrnehmung der Geschäfte eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Schneidemühl übertragen worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Generaldirektion der K. K. priv. Südbahngesellschaft in Wien ist am 1. d. Mts. die Haltestelle „Rajk" bei Wächterhaus Nr. 102 zwischen den Stationen Szt. Mihály-Pacsa und Gelse an der Linie Wr. Neustadt-Gross-Kanizsa für den Personenverkehr eröffnet worden.

Berlin, den 2. August 1891. (1530)

Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

2. Güterverkehr.

Am 1. August 1891 gelangt zum **Staatsbahn-Gütertarif Bromberg - Magdeburg** vom 1. August 1889 der Nachtrag VI zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen des Direktionsbezirks Bromberg:
   Cammin i. Pm., Cantreck, Görke-Reckow, Gollnow, Gollnowshagen, Gr. Christinenberg, Hagen i. Pm., Parlowkrug, Rackitt i. Pm., Wietstock i. Pm., Wollin, Gr. Brittannien, Heinrichswalde, Kamlarken, Mehlauken, Regerteln, Schelecken, Skaisgirren und Szargillen,
   sowie für die Stationen des Direktionsbezirks Magdeburg:
   Hedwigsburg und Wendessen.
   Ferner anderweite ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen des Direktionsbezirks Bromberg:
   Carlsberg, Heydekrug, Jugnaten, Kukoreiten, Memel, Pogegen, Prökuls, Stonischken und Tilsit.
2. Ausnahmetarif für Giesserei - Roheisen.
3. Berichtigungen und Ergänzungen.

Die Eröffnung des Stückgutverkehrs auf der Haltestelle Sehlen tritt erst am 1. September 1891 in Kraft.

Die Nachträge sind durch Vermittelung der Fahrkarten-Ausgabestellen unseres Direktionsbezirks zu beziehen.

Bromberg, den 23. Juli 1891. (1531)

Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Vom 10. August d. J. ab werden Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere im Verkehre zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (rechtsrh.) und Elberfeld einerseits und der Station Lustadt der Pfälzischen Eisenbahnen andererseits auf Grund der in dem Heft VI des Tarifs für die Beförderung von Leichen usw. und in den Heften E II und E III des Tarifs für die Beförderung von Gütern im Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutschen Verbande für die Station Zeiskam der Pfälzischen Eisenbahnen enthaltenen Bestimmungen und Tarifkilometer direkt abgefertigt.

Köln, den 29. Juli 1891. (1532)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Gütertarif für den Verkehr Elberfeld-Oberhessen. Am 1. August wird für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Elberfeld einschliesslich der Eisern-Siegener Eisenbahn einerseits und den Stationen der Oberhessischen Eisenbahnen ein neuer Gütertarif eingeführt. Durch denselben wird der Gütertarif für den bezeichneten Verkehr vom 1. Mai 1887 nebst Nach- (bis auf die Bestimmungen, Kilometerzeiger und Frachtsätze für die Station Düsseldorf B. M. des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln rechtsrh. für die Frachtberechnung für Eilgut) aufgehoben. In den neuen Tarif ist der Ausnahmetarif für Schwefelkies von den Stationen Grevenbrück und Schwelm nach Fulda nicht wieder aufgenommen, wodurch eine Tariferhöhung entsteht. Etwaige Sendungen werden bis zum 14. September einschliesslich noch nach den Ausnahme-Frachtsätzen des Tarifs vom 1. Mai 1887 befördert.

Elberfeld, den 29. Juli 1891. (1533)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr Köln (rechtsrh.)-Altona. Im Verkehre zwischen den dem Ausnahmetarif 9 des Tarifs für den vorbezeichneten Verkehr angehörenden Eisenversandstationen einerseits und den an die Strecken Neumünster Oldesloe und Hamburg H. - Elmshorn - Neumünster-Eutin-Neustadt i. H., sowie den sämmtlichen übrigen nördlich davon gelegenen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbe-

zirks Altona (ausschliesslich Hamburg H.) andererseits, kommen vom 10. August d. J. ab für die im Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr unter Ausnahmetarif 9 aufgeführten Artikel von Eisen und Stahl des Spezialtarifs II etc. die Sätze des Spezialtarifs III zur Anwendung.

Köln, den 29. Juli 1891. (1534)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Für Abfallschwefelsäure in Ladungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht auf jeden verwendeten Wagen gelangen ab 1. August 1891 nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

zwischen Feuerbach und Rheinau	0,43 ℳ	für 100 kg.
zwischen Rottweil und Rheinau . .	0,65 „	

Karlsruhe, den 30. Juli 1891. (1535)
Generaldirektion.

Aenderung der Ausnahmetarife für Steinkohlen, Braunkohlen, Brikets etc. In Ergänzung der von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin unterm 27. d. Mts. erlassenen Bekanntmachung über die Aenderung der Verfrachtungsbedingungen im Kohlen- und Erz- etc. Verkehr bringen wir hierdurch zur Kenntniss, dass die unter Punkt 2 dieser Bekanntmachung kundgegebene Frachtberechnung nach der Ladefähigkeit der gestellten Eisenbahnwagen auch auf diejenigen Einzelwagenladungen Oberschlesischer Steinkohlen und Brikets nach den Direktionsbezirken Berlin und Bromberg bei der nachträglichen Gewährung des ermässigten Tarifes Anwendung findet, für welche die ermässigten Sätze des Theils II der betreffenden Ausnahmetarife, nach Verfrachtung der vorgeschriebenen Jahresmindestmengen von 5 bezw. 6 Millionen Kilogramm beansprucht werden.

Breslau, den 31. Juli 1891. (1536)
Königliche Eisenbahndirektion.

Galizisch - Norddeutscher Eisenbahnverband, Heft 2. Mit dem 1. September d. J. wird die Station Zurawica der Galizischen Carl Ludwigbahn für Güter des Spezialtarifs III mit den Frachtsätzen der Station Przemysl in den Verband einbezogen.

Breslau, den 30. Juli 1891. (1537)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Staatsbahnverkehr Breslau - Erfurt. Die am 1. August d. J. für die Stationen der Sächsischen Staatseisenbahn Gera, Grosszschocher, Plagwitz - Lindenau, Weida, Wolfsgefärth und Zeitz im Breslau-Sächsischen Verbande zur Einführung kommenden neuen Entfernungen und Frachtsätze haben von demselben Tage ab auch Gültigkeit für die gleichnamigen Stationen der Preussischen Staatseisenbahn. Vom nämlichen Tage ab treten neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Leipzig, Berliner, Eilenburger und Thüringer Bahnhof in Kraft.

Vom 15. September d. J. ab werden aufgehoben die im Ausnahmetarife 3 a und 3 b für bleiische und zinkische Produkte für Leipzig, Eilenb. und Thüring. Bhf., bestehenden Frachtsätze, sowie der Ausnahmetarif 7 für Salz etc. An Stelle dieser Ausnahmesätze treten die höheren regelrechten Frachtsätze.

Näheres ist bei den Abfertigungsstellen zu erfahren.

Erfurt, den 29. Juli 1891. (1538)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Für die Beförderung von Holz in Wagenladungen von 10 000 kg von Stationen der Weichselbahn nach Danzig und Neufahrwasser wird mit Gültigkeit vom 1. August cr. ein direkter Tarif eingeführt.

Exemplare desselben sind bei den betheiligten Deutschen Güter-Abfertigungsstellen, sowie bei der unterzeichneten Verwaltung zu haben. (1539J)

Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Kohlenverkehre in Sendungen von mindestens 50 000 kg. Soweit die Anwendung der für die Beförderung von Steinkohlen usw. von Rheinisch - Westfälischen Stationen nach den Rheinhäfen zu Duisburg, Hochfeld und Ruhrort Hafen, nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona, Berlin, Hannover und Oldenburg, sowie der Kreis Oldenburger und der Farge-Vegesacker Eisenbahn bestehenden Ausnahmetarife an die Bedingung der gleichzeitigen Aufgabe von mindestens 50 000 kg geknüpft ist, gelten die betreffenden Frachtsätze vom 15. September d. J. ab für alle diesen Tarifen angehörigen Artikel bereits bei gleichzeitiger Anlieferung von mindestens 45 000 kg.

Für Steinkohlen, Braunkohlen, Steinkohlen- und Braunkohlenbrikets sowie für überseeische Eisenerze und Eisenschlacken (auf sonst leer zurückgehenden Kohlenwagen) wird jedoch zur Erzielung einer besseren Ausnutzung des an den Wagen vermerkten Ladegewichts von demselben Tage ab die Fracht auf Grund jener Tarife für das Gesammt-Ladegewicht der gestellten Wagen berechnet, sofern nicht die Berechnung für das wirklich verladene Gewicht zu den Ausnahmesätzen für Einzelsendungen eine niedrigere Fracht ergibt, in welchem Falle diese zur Anwendung kommt.

Bezüglich des Artikels Koks verbleibt es dagegen einstweilen noch bei der seitherigen Frachtberechnung für das wirklich verladene Gewicht (mindestens aber für 10 000 kg für den Wagen).

Köln, den 31. Juli 1891. (1540)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Galizisch - Norddeutscher Eisenbahnverband, Heft 2. Mit dem 1. September d. J. werden von Gródek und Iloczów, Stationen der Galizischen Carl Ludwigbahn, nach Pöpelwitz (Umschlag) direkte Frachtsätze für Papier aller Art eingeführt, welche bei nachgewiesener Weiterverfrachtung nach ausserdeutschen Ländern im Rückvergütungswege zur Anwendung kommen.

Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 3. August 1891. (1541)
Königliche Eisenbahndirektion.

Frankfurt a/M. - Hessischer Wechsel-Verkehr. Vom 1. August d. J. ab kommen im Verkehr zwischen Aschaffenburg, Station der Hessischen Ludwigsbahn einerseits und einigen Stationen der Strecken Nordhausen-Erfurt und Straussfurt - Buttstädt des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. andererseits, anderweite gekürzte Tarifentfernungen zur Einführung. Das Nähere ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 31. Juli 1891. (1542)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Stargard-Cüstriner Güter-Verkehr. Mit Gültigkeit vom 10. d. Mts. treten für den Verkehr zwischen Schönlanke, Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, Harburg H. und Harburg U. E., Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Hannover und Oschersleben, Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg einerseits und den Stationen der Stargard-Cüstriner und Glasow - Berlinchener Eisenbahn andererseits direkte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Cüstrin, den 1. August 1891. (1543)
Die Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. August l. J. werden die Frachtsätze für das in dem Ausnahmetarif Nr. 4 des Tarifs für den innern Badischen Güterverkehr genannte Holz bei Aufgabe in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht ab den diesseitigen Stationen der Strecke Waldshut-Oberlauchringen - Weizen nach der Station bei Rheinfelden um je 4 ₰ für 100 kg ermässigt.

Karlsruhe, den 30. Juli 1891. (1544)
Generaldirektion.

Oberschlesischer Kohlenverkehr. Mit dem 1. September d. J. tritt zu den Ausnahmetarifen für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquets und Koks von den diesseitigen Stationen des Oberschlesischen Grubenbezirks nach den Stationen:

a) der Oesterreichischen Nordwestbahn, Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, Oesterreichischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft, Böhmischen Kommerzialbahnen und der Lokalbahn Reichenberg-Gablonz ein Nachtrag VII und
b) der Oesterreichisch - Ungarischen Staatseisenbahn - Gesellschaft (nördliche Linien) ein Nachtrag VI

in Kraft. Beide Nachträge enthalten neue Frachtsätze für die Haltestelle Bobrek des Direktionsbezirks Breslau.

Ausserdem sind die früher von den Böhmischen Kommerzialbahnen verwalteten, jetzt der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn - Gesellschaft gehörigen Stationen Brandeis a. E., Mochow und Tausim durch diese Nachträge aus dem unter a in den unter b genannten Tarif übertragen.

Druckabzüge der Nachträge sind von den betheiligten Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 31. Juli 1891. (1545)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr zwischen Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen einerseits und der Altdamm-Colberger Eisenbahn andererseits. Mit Gültigkeit vom 15. August d. J. wird die Station Schönlanke des Eisenbahn - Direktionsbezirks Bromberg in den direkten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der bezüglichen Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güter - Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, nähere Auskunft.

Berlin, den 29. Juli 1891. (1546MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Vom 5. d. Mts. ab kommen im Staatsbahnverkehr **Köln (linksrheinisch) - Altona** für die Beförderung von Eisen und Stahl, auch verzinkt usw., des Spezialtarifs II in Ladungen von mindestens 10 000 kg mit einem Frachtbriefe oder Zahlung der Fracht für dieses Gewicht zwischen den im Ausnahmetarif 6 des Gütertarifs für den genannten Verkehr vom 1. Januar 1889 aufgeführten linksrheinischen Stationen einerseits und den Stationen an den Strecken Neumünster-Oldesloe, sowie Hamburg H.-Elmshorn, Neumünster-Eutin-Neustadt i/H. (ausgenommen Hamburg), für welche Station der besondere Ausnahmetarif für den Verkehr mit den Elb-, Weser- und Emshafenstationen maassgebend bleibt) und sämmtlichen nördlich davon gelegenen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona andererseits die Frachtsätze des Spezialtarifs III zur Berechnung. — Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Köln, den 5. August 1891. (1547)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Staatsbahnverkehr Altona-Erfurt. Am 1. August d. J. erscheint Nachtrag 10 zum Gütertarif.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen zu II C. Besondere Bestimmungen zum Tarife für Nebengebühren im Güterverkehre, zu II D III. Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen und Haltestellen sowie der Ausnahmetarife, ferner Berichtigungen und Aenderungen verschiedener Tarifkilometer der Stationen Gera (Reuss) Preussische Staatsbahn und Weimar-Geraer Bahnhof, Grosszschocher Preussische Staatsbahn, Plagwitz-Lindenau Preussische Staatsbahn, Röderau, Weida Preussische Staatsbahn und Zeitz Preussische Staatsbahn. Durch die letzteren werden einzelne unerhebliche Frachterhöhungen herbeigeführt, welche erst mit dem 15. September 1891 in Kraft treten.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Nachträge zum Preise von je 0,06 ℳ zu haben sind.

Erfurt, den 1. August 1891. (1548)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Hannover- bezw. Oldenburg-Berlin. Mit sofortiger Gültigkeit treten für Baumwolle, rohe, Abfälle von Baumwolle, von Baumwollengarn und Twisten bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg auf einen Wagen und Frachtbrief oder bei Bezahlung der Fracht hierfür im Verkehr von den Weserhäfen nach den diesseitigen Stationen Langenbielau und Ober - Langenbielau direkte Ausnahme-Frachtsätze in Kraft. Ueber die Höhe derselben ertheilen die betheiligten Güter - Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Berlin, im Juli 1891. (1549MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarife für Eisenerz, abgerösteten Schwefelkies, Kupfererzabbrände, Braunstein und Eisenschlacken. Die für die vorbezeichneten Artikel bestehenden Ausnahmetarife finden vom 15. September d. J. ab im Lokal- und Wechselverkehr der Preussischen Staatseisenbahnen, sowie im Verkehr derselben mit Stationen der Oldenburgischen Staats-, der Dortmund-Gronau-Enscheder und der Eisern - Siegener Eisenbahn zur Erzielung einer bessern Ausnutzung des an den Wagen vermerkten Ladegewichts nur noch Anwendung bei Berechnung der Fracht für das Ladegewicht der gestellten Wagen, mit der Maassgabe, dass wenigstens 10 000 kg für jede Frachtbriefsendung aufgegeben werden und dass, sofern die Berechnung für das wirklich verladene Gewicht nach den Sätzen des Spezialtarifs III eine niedrigere Fracht ergibt, diese zur Anwendung kommt.

Köln, den 31. Juli 1891. (1550)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Galizisch - Norddeutscher Eisenbahnverband, Heft 1. Mit dem 1. September d. J. wird die Station Mszana dolna der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif 18 (Heringe) einbezogen. Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 3. August 1891. (1551)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Güterverkehr Köln (rechtsrheinisch) etc.-Hannover und Norddeutscher Verbandsgüterverkehr. Vom 10. August d. J. ab wird die Station Altendorf an der Ruhr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) in die Gütertarife für die vorbezeichneten Verkehre aufgenommen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Köln, den 2. August 1891. (1552)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich. Am 15. August l. J. treten nachstehend genannte Tarifnachträge in Wirksamkeit:

a) Nachtrag V zum Tarif Theil II Heft 1, enthaltend geänderte Frachtsätze für die Stationen Iglau, Klein-Schwechat etc., Prag etc. und Wien etc., Erweiterung des Spez.-Tarifes Nr. III und der Ausnahmetarife 10 (Möbel), 21 (Korkholz), 26 (Stuhlrohrabfälle), Ergänzung des Ausnahmetarifes 32 (Schiefer), neuer Ausnahmetarif 37 (Borkalk), Aufhebung von Frachtsätzen und Berichtigungen.

b) Nachtrag IV zum Tarife Theil II Heft 2, enthaltend geänderte Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 1 bis 16 im Verkehre mit den Stationen Grammat-Neusiedl, Hainburg, Iglau, Prag etc. und Wien etc., Erweiterung des Ausn.-Tarifes Nr. 14 (Reis) durch Einbeziehung verschiedener Stationen und geänderte Frachtsätze der Ausnahmetarife 1, 2, 3, 9, 12 und 16 im Verkehre mit Olmütz.

Exemplare sind bei den Verbandsverwaltungen erhältlich.

Wien, den 29. Juli 1891. (1553)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens des Verbandes.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für Zucker aller Art exkl. Rohzucker von Nord- und Staatsbahnstationen nach Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen. Mit 15. August 1891 tritt ein neuer Ausnahmetarif für Zucker aller Art (exkl. Rohzucker etc.) von Stationen der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der priv. Oesterr. - Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen via Wien in Wirksamkeit. Mit dem gleichen Tage wird der gleichnamige Ausnahmetarif vom 15. Oktober 1889 sammt Nachtrag I ausser Kraft gesetzt.

Exemplare des neuen Ausnahmetarifes können im kommerziellen Bureau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und bei den übrigen betheiligten Verwaltungen zum Preise von 5 kr. Oesterr. Währg. pro Stück behoben werden.

Wien, am 29. Juli 1891. (1554)
K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn,
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Mährisch - Schlesisch - Rumänischer Kohlenverkehr. Mit 1. September 1891 gelangt der Nachtrag II zum Ausnahmetarif für den Mähr.-Schlesisch-Rumänischen Kohlenverkehr vom 1. Januar 1890 zur Einführung, welcher neue, ermässigte Schnittsätze für die Stationen der Rumänischen Eisenbahnen enthält.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen bezw. Stationen zum Preise von 5 kr. für das Stück erhältlich.

Wien, am 1. August 1891. (1555)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Verdingungen.

Die Ausführung von Sicherungsanlagen für spitzbefahrene Weichen auf den Bahnhöfen Breslau Oderthor, Krotoschin und Vossowska wird ausgeschrieben. Verdingungsunterlagen sind für 1 ℳ 50 ₰ von unserer Kanzlei hier, Emptangsgebäude des Oderthorbahnhofs, nicht postfrei zu beziehen, sowie in unserem technischen Büreau ebendaselbst einzusehen. Versiegelte, mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind bis Montag, den 10. August d. J., Vormittags 11 Uhr, einzureichen. Zuschlagsfrist 10 Tage.

Breslau, im Juli 1891. (1556)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt
(Breslau-Tarnowitz).

Die Ausführung der mechanischen Einrichtungen für das Weichen- und Signal-Stellwerk III auf Bahnhof Kreuzburg O/Schl. wird hiermit öffentlich ausgeschrieben. Ausschreibungsverzeichnisse nebst Bedingungen sind in unserem Technischen Büreau einzusehen, auch von unserer Kanzlei hierselbst gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ in 10 ₰-Postbriefmarken zu beziehen; der zugehörige Lageplan wird in gleicher Weise gegen eine Vergütung von 3 ℳ abgegeben. Entsprechend bezeichnete und versiegelte Angebote sind bis Sonnabend, den 15. August d. J., Vormittags 11½ Uhr, zu welcher Stunde die Eröffnung derselben in unserem Dienstgebäude hierselbst, Oderthorbahnhof, Zimmer 8, stattfindet, einzureichen. Zuschlagsfrist: 3 Wochen.

Breslau, im Juli 1891. (1557)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt
(Breslau-Tarnowitz).

Lieferung hölzerner Bahn- und Weichenschwellen. Die Lieferung von 260 000 Stück eichenen oder kiefernen Bahnschwellen und 13 700 Stück eichenen Weichenschwellen soll verdungen werden. Termin zur Eröffnung der Angebote am 25. August d. J. Vormittags 11 Uhr in unserem Sitzungssaale.

Angebote müssen bis zum obigen Termine an das diesseitige Materialienbüreau hierselbst, Knochenhauerufferstrasse Nr. 1, mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Holzschwellen“ versehen, portofrei eingesandt werden. Die für die Lieferung maassgebenden Bedingungen, sowie das zu Lieferungsangeboten zu benutzende Formular,

liegen im genannten Büreau zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie (einschliesslich Zustellungsgebühr) Einsendung von 50 ₰ bezogen werden. — Die im Reichsanzeiger Nr. 61 vom 11. März d. J. veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen“ finden auch auf diese Verdingung Anwendung. Die Zuschlagsfrist läuft bis zum 22. September d. J.

Magdeburg, den 31. Juli 1891. (1558)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Eisenbahnschienen und Kleineisenzeug. Die Lieferung von

a) 440 000 lfd. m Normalschienen aus Flussstahl (7 Loose),
b) 25 000 Paar Winkellaschen aus Flusseisen oder Schweisseisen;
c) 400 000 Stück Schienen-Unterlagsplatten aus Flusseisen oder Schweisseisen (3 Loose),
d) 800 000 Stück Schienennägeln (4 Loose) und
e) 200 000 Schraubenbolzen (2 Loose)

soll verdungen werden. Termin zur Eröffnung der Angebote am 18. August d. J., Vormittags 11 Uhr in unserem Sitzungssaale. Angebote müssen bis zum obigen Termine an das diesseitige Materialienbüreau hier, Knochenhauerufferstrasse Nr. 1, mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien“ versehen, portofrei eingesandt werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen, welche für die Lieferung maassgebend sind, sowie die zu Lieferungsangeboten zu benutzenden Formulare liegen im genannten Büreau zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie (einschliesslich Zustellungsgebühr) Einsendung von 50 ₰ für jedes Bedingungsheft (für alle 5 Hefte also 2 ℳ 50 ₰) bezogen werden. — Die im Reichsanzeiger vom 11. März d. J. Nr. 61 veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen“ finden auch auf diese Verdingung Anwendung.

Die Zuschlagsfrist für die Schienen läuft bis zum 15. September, für die übrigen Materialien bis zum 1. September d. J.

Magdeburg, 31. Juli 1891. (1559)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Ausführung eines Dampfpumpwerks nebst Verlegung der Rohrleitungen für die Wasserstation auf Bahnhof Leipzig (Thüring.) am 13. August d. J., Vormittags 11½ Uhr im unterzeichneten Büreau.

Der Ausschreibung liegen die durch die Regierungs-Amtsblätter bekannt gegebenen Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 zu Grunde.

Bedingungen etc. liegen im unterzeichneten Büreau während der Geschäftsstunden zur Einsichtnahme aus, dieselben können auch nebst dem Angebotsbogen gegen postfreie Einsendung von 90 ₰ in Baar (nicht in Briefmarken) von da unfrankirt bezogen werden.

Angebote sind mit der im Angebotsbogen bezeichneten Aufschrift verschlossen bis zum oben angegebenen Termine postfrei an uns einzureichen.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Erfurt, den 3. August 1891. (1560)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

4. Offene Stellen.

Techniker, Ingenieure, die mit dem Entwerfen, der Bauausführung und Abrechnung von Eisenbahnbauten durchaus vertraut sind, werden gesucht. Meldungen schriftlich unter Beifügung von Zeugnissabschriften und Angabe von Gehaltsansprüchen bei dem Königl. Eisenbahn-Betriebsamte Essen. (1561)

5. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von Dampfkesseln. Auf unserem hiesigen Stadtbahnhofe sind 2 noch betriebsfähige, erst im Jahre 1885 von der Lübecker Maschinenbau-Aktiengesellschaft aus bestem Material gebaute Walzenkessel mit je einem Flammrohre und einem Dampfdome, Innenfeuerung ungefähr 18 qm Heizfläche, 0,98 qm Rostfläche, 3 kg Arbeitsüberdruck auf den Quadratcentimeter, 3 560 mm Länge, 1 530 mm Manteldurchmesser, 900 mm Flammrohrdurchmesser, auf dem Mauerwerke freiliegend, ab Kesselhaus mit allem Zubehör, ausschliesslich der Dampfleitung nach den Injektoren und der Dampfmaschine zu verkaufen. Die Kessel sind jederzeit durch Vermittelung unseres Betriebswerkmeisters Reichmann zu besichtigen.

Angebote ersuchen wir bis zum 20. August d. J. verschlossen und versiegelt mit der Aufschrift:

„Angebote auf Ankauf von zwei Dampfkesseln“

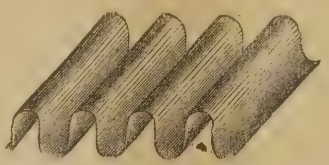
an uns einzureichen.

Lübeck, den 29. Juli 1891. (1562)
Die Direktion
der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

olumbus-Freitreppe
D. R. P.
Columbus-Perron und Trottoir aus Eisen, für Gärten, Wege, Böschungen, Dämme; besonders vortheilhaft für Anlagen in aufgeschüttetem Boden; haltbarer, schöner, 33 % billiger als Steintreppen. Ill. Preisliste kostenfrei.
Richard Hermanns & Co., Elberfeld.

Drehscheiben-Lieferung.
Die Lieferung und Aufstellung einer Drehscheibe für die Erste Oberhessische Dampfziegelei und Thonwaarenfabrik von Herrn Wilh. Gail zu Giessen soll im Submissionswege vergeben werden. Bedingungen sind gegen francirte Einsendung von 25 ₰ erhältlich; Angebote bis zum 13. August c. beim Unterzeichneten einzureichen.
Wieseck (Hessen), 29. Juli 1891.
Lotz, Ingenieur.



Wilh. Tillmanns,
Remscheid,

Wellblech-Walzwerk, Verzinkerei und **Anstalt** für **Eisenbauten.**
Ausführung von vollständigen eisernen Bauwerken jeder Art; Bogen- und Satteldächern bis zu den grössten Spannweiten; feuersicheren Deckenconstructionen etc. etc

Rudolf Weber, Haynau i/Schlesien
empfiehlt seine anerkannt vorzüglichen
Eisenbahn-Blitz-Draisinen
neuester Construction.
Preis pro Stück 300 Mark.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin.
Kgl. Eisenbahn-Betriebsamt.
Stralsund, d. 23/10. 90.

An Herrn Rudolf Weber, Haynau i/Schl.

Auf das gefl. Schreiben v. 12/8. d. J. erwidern wir Ihnen ergebenst, dass die von Ihnen in diesem Jahre bezogenen 3 sogenannten Blitz-Draisinen sich bisher gut bewährt haben. Dieselben verbinden Leichtigkeit, Fahrsicherheit und bequemen Sitz mit leichter Transportfähigkeit. Wir halten diese Draisinen zur Benützung für Streckenrevisionen für wohl geeignet.

gez. Hoos.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 61.

Zeitung des Vereins

1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 20 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche officielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 5gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Kitterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 8. August 1891.

Inhalt:

Stockholmer Konferenzreise.
Die allgemeine Bahnsteigsperre.
Die Güterbewegung auf den Eisenbahnen u. den Wasserläufen Russlands in 1889.
Vereins-Mittheilungen:
- Vereins-Betriebsreglement.
- Vereins - Güterwagenpark - Verzeichnisse.
- Vereins-Kilometerzeiger.
- Rundschreiben.

Aus Oesterreich-Ungarn:
- Eisenbahnkonvention zwischen Ungarn und Rumänien.
- Das Projekt der Murbodenbahn.
- Das Projekt der Bahn Marmaros-Szigeth-Stanislau.
- Bahneröffnungen.
- Eröffnung von Haltestellen.
- Aenderung von Stationsnamen.
- Die Sonntagsruhe in Ungarn.
- Zugverspätungen auf d. Oesterr. Eisenb. im Juni d. J.
- Tarifirung der in die Privatbenutzung übergebenen Militär-Dienstpferde.
- Bosnisch-Herzegowin. Staatsb.
- Lokaleisenbahn-Gesellschaft jenseits der Donau.
- Beitragsleistung zur Herstellung einer Eisenb. - Zufahrtsstrasse (Rechtsfall).
- Der neue Kaiserzug.
- Eisenbahn - Centralabrechnungsbüreau.
- Verpackung der zur Beförderung zugelassenen Sprengmittel.
- Börsenbericht.

Aus Frankreich:
- Prüfung eiserner Brücken.
- Betriebseröffnungen.
- Gemeinnützigkeitserklärungen.
- Konzessionsübertragungen.
- Elektrische Beleuchtung von Pariser Bahnhöfen.
- Vermehrung der Rauchabtheilungen in den Zügen.
- Ermässigung der Personen- und Eilguttarife.
- Eisenbahnhaushalt für 1892.
- Bestätterungsdienst in Paris.
- Ernennung der Mitglieder der Eisenbahn-Verwaltungsräthe.

Aus England:
- Ausstand der Londoner Omnibusbediensteten.
- London, Brighton und Südküstenbahn.
- Betriebseinnahmen im I. Halbjahr 1891.
- Unfälle im Jahre 1890.
- London und Nordwestbahn.
- Die Strassenbahnen in 1889/90.

Aus Südamerika:
- Chile. Uruguay. Venezuela.

Entscheidung des Ober-Verwaltungsgerichts:
- Erkenntniss vom 28/11. 1890.

Personalnachrichten:
- Preussische Staatsbahnen.

Amtliche Bekanntmachungen:
1. Güterverkehr.
2. Personen- und Gepäckverkehr.
3. Verdingungen.

Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Zur Stockholmer Konferenzreise.

Den Theilnehmern an der am 17. und 18. Juni 1891 in Stockholm abgehaltenen Fahrplankonferenz der Europäischen Eisenbahnverwaltungen wird die fürsorgende Aufmerksamkeit, mit der sie seitens der Skandinavischen Verwaltungen, vornehmlich aber von der der Konferenz vorsitzenden Generaldirektion der Schwedischen Staatseisenbahnen empfangen und geleitet und ausgezeichnet worden sind, unvergessen bleiben; sie haben vor und nach gethaner Arbeit festliche und frohe Tage genossen und Gelegenheit gehabt, die Skandinavischen Lande auf die angenehmste, auf die bequemste Weise zu bereisen und, begünstigt durch vorherrschend schönes Wetter, dieselben im Sonnenglanze ihrer Schönheit kennen zu lernen.

Die meisten Konferenzmitglieder waren der freundlichen Einladung entsprechend, welche der Unternehmer der Kaiserlich Deutschen Postschifffahrt zwischen Kiel und Korsör, Herr Geheimer Kommerzienrath Sartori erlassen, nach Kiel gereist, von wo aus sie am 13. Juni Vormittags mittelst des von der Direktion der Kiel - Eckernförde - Flensburger Eisenbahn bis Schwartenbeck bereitwilligst gestellten Sonderzuges und von da mit einem Dampfer des Herrn Sartori eine Baustrecke unseres Nord-Ostseekanals besichtigten und am selben Tage Nachmittags von 1.15 bis 8 Uhr mit dem Sartori'schen Dampfer „Stephan" die Sonderfahrt von Kiel nach Korsör gemacht haben, dann aber mittelst Sonderzug bis Kopenhagen gereist sind. Auf Dänemarks Boden hat sie Herr Abtheilungsdirektor Haarlöv der Dänischen Staatsbahnen begrüsst und geleitet und sie haben während eines fast zweitägigen Aufenthalts daselbst nicht nur Gelegenheit gehabt, die grosse und schöne Hauptstadt und deren liebliche Umgebungen zu sehen, sondern auch die Aufmerksamkeiten entgegenzunehmen, mit denen sie von den Dänischen Kollegen ausgezeichnet worden sind, darunter das von der Generaldirektion der Dänischen Staatsbahnen angebotene Diner am 14. Juni im Skodsborger Badehotel bei Klampenborg, einem lauschigen Platze mit vortrefflicher Aussicht über den belebten Oeresund, hinüber nach der Schwedischen Festung Landskrona und der Schwedischen Küste.

Mich hatte der Dampfer „Oscar" von Stralsund nach Malmö gebracht, von wo aus ich die alte Universitätsstadt Lund besuchte und mich den am 15. Juni, Abends 7 Uhr von Kopenhagen gekommenen Herren anschloss. Das mit drei Karten und mit statistischen Nachrichten über Schweden und die Schwedischen Eisenbahnen, sowie mit allerhand für den Fremden nützlichen sonstigen Nachrichten wohl ausgestattete Programm trat nun in Kraft.

Von Malmö führte uns 8.40 Abends ein Sonderzug nach Stockholm, der daselbst anderen Tags Vormittags 10.20 eintraf. Dieser Sonderzug bestand aus den neuen, sehr schön und bequem ausgestatteten, mit Gas beleuchteten Schlaf-

wagen (Sofvagn), die damit eingeweiht wurden, von welchen die Schwedische Staatsbahn 5 Stück I. und 3 Stück I. und II. Klasse bei der Kockums Mekaniska Verkstad in Malmö und 8 Stück II. Klasse bei der Aktiebolaget Atlas in Stockholm für den Preis von je durchschnittlich gegen 36 000 ℳ hat bauen lassen; die Wagen haben 19,47 m Länge und ruhen auf 2 je zweiachsigen Truckgestellen. Wir haben den 618 km langen Weg bei 65 Minuten Unterwegshaltezeit, darunter 20 Minuten in Katrineholm Morgens zum Frühstück, in 12 Stunden 35 Minuten, also durchschnittlich mit 49 km Geschwindigkeit in der Stunde in dem jedem von uns besonders überwiesenen Abtheil, ohne Schütteln und Rütteln zu spüren, zurückgelegt.

In Stockholm empfingen uns die Herren der Königlichen Generaldirektion; unser Gepäck gelangte auf dienstlichem Wege in die bereit gehaltenen Gasthofszimmer. Der freie Nachmittag ward nach Möglichkeit zur Besichtigung der herrlichen Hauptstadt des Schwedischen Reiches verwendet, der Elevator (Hissen) benutzt, um vom Mosebacke aus einen weiten Rundblick auf die schöne Stadt und deren Umgebungen, über den Salzsee und den Mälarsee zu gewinnen, Fiaker und Strassenbahn bestiegen und dabei nicht versäumt, der Einladung zum Besuch des Apparatsaales im Hause der Allgemeinen Telephongesellschaft zu folgen, in welchem etwa 50 Damen die telephonischen Gespräche von 7 000 Verbindungen vermitteln, für welche bei nur 10 Kronen jährlicher Grundtaxe für jede Verbindung, für jedes Gespräch von drei Minuten Dauer 10 Oere zu bezahlen sind. Ein eigener Ton durchschwirrt den Raum, erzeugt von dem Worte „Hallåh“, das die im Telephon angerufenen Damen mit weichem Wohlklang als Antwort geben. — Am Abend vereinigte uns geselliges Beisammensein auf dem Plateau des Tivoli, einem Hauptvergnügungspunkte im Djurgården mit Bärenzwinger, Theater, Museum, Kaspartheater z. Z. auch mit den Amazonen von Dahomey, die uns, wie vormals in Berlin, ihre Photographien und Beschreibungen zum Kauf anboten, vor allem aber mit einer wundervollen Aussicht auf Stockholm, dessen hochgelegene Südstadt (Södermalm) im blinkenden Lichte der niedergehenden Sonne herrlich hervortrat.

Ueber die Konferenzarbeiten, die am 17. Juni, Vormittags 10 Uhr in den geräumigen Sälen des gegenüber dem Centralbahnhofe gelegenen Hotel Continental begonnen worden sind, berichtet das darüber aufgenommene Protokoll; hier sei davon nur erwähnt, dass dabei 35 Deutsche, 14 Oesterreichisch-Ungarische, 12 Schwedisch-Norwegische, 5 Schweizerische, 4 Belgische, 4 Niederländische, 3 Dänische, 3 Englische, 2 Französische, 2 Italienische und je 1 Russische, Rumänische, Serbische, im ganzen 87 Verwaltungen durch 111 Abgeordnete vertreten waren und dass der Herr Generaldirektor der Schwedischen Staatseisenbahnen, Graf Cronstedt, in seiner in Französischer Sprache gehaltenen Eröffnungsrede die Versammlung mit einem herzlichen „Willkommen im Nordlande“ begrüsste und auf die besondere Aufgabe hinwies, dass recht bald die Dampffähre über den Sund und kürzere Seewege über die Ostsee die Verbindung zwischen den Skandinavischen Schienenwegen und dem grossen Netze der festländischen Bahnen verbessern mögen; er hob dabei hervor, dass Schwedens Eisenbahnen, die von Jahr zu Jahr erweitert werden, stets als ein Theil der grossen internationalen Verkehrsbauten angesehen und dementsprechend hergestellt und betrieben würden. Herr Oberdirektor Almgren übernahm hierauf den Vorsitz für die darauf folgenden, in Deutscher Sprache geführten Verhandlungen, nach deren am folgenden Tage Mittags erfolgten Schluss demselben dafür Herr Ober-Regierungsrath Wittich (Königliche Eisenbahndirektion Berlin) den wohlverdienten Dank abstattete.

Allgemeines Interesse fand die in einem der Nebensäle des Konferenzlokals von der Direktion des Schwedischen Touristenvereins angeordnete, sehr ansehnliche Ausstellung schöner Photographien aus den verschiedenen Theilen des Schwedischen Reiches, für welche hiermit dankende Anerkennung ausgedrückt wird.

Die Verhandlungen waren durch die Nachrichten über das durch Einsturz der Brücke über die Birs bei Mönchenstein in Baselland entstandene grosse Eisenbahnunglück trüb beschattet; die Schweizer Kollegen reisten wegen desselben alsbald in die Heimath zurück.

Wie sehr das Netz der Schwedischen Eisenbahnen vergrössert wird, geht daraus hervor, dass nach den im Programm niedergelegten Angaben die Gesammtlänge derselben betragen hat im Jahre 1856: 66 km, 1860: 507 km, 1870: 1 708 km, 1880: 5 879 km und 1890: 8 018 km, von denen 2 613 km dem Staate und 5 405 km Privaten gehören.

Am Nachmittag des 17. Juni fand in Hasselbacken, wohin die meisten Konferenzmitglieder vom Strömparterre aus mit dem Dampfboote fuhren, von 5 Uhr an das von der Königlichen Eisenbahnverwaltung angebotene gemeinschaftliche Mittagessen statt. Der sehr schöne Speisesaal, vortrefflich geschmückt mit Guirlanden, Kränzen, Wappen und Flaggen der betheiligten Staaten, Eisenbahnemblemen, im Mittelpunkte das Bild Sr. Majestät des Königs Oscar, bot geräumigen Platz für die Geladenen, darunter Schwedischerseits ausser den Mitgliedern der Generaldirektion u. a. auch der Telegraphen-Generaldirektor Storckenfeldt, Major Lagercrantz, Chef der Verkehrsabtheilung des Generalstabes, Generalkonsul Philip aus Gothenburg, Vertreter der Presse, sowie die Schwedischen Eisenbahn-Oberbeamten Graf Taube, Hedborg, Freiherr Leijonhufoud, Lindencrona, Lundberg, Dr. Beskow, Corin, Wahren, Bydbeck u. a. — Die künstlerisch ausgestattete Speisekarte zeigte im Mittelpunkte das Königliche Schloss, Dampfboote, einen Eisenbahnzug, alles umrahmt von den Nationalflaggen der vertretenen Länder und auf der Rückseite die auf dem über eine Schiene hineilenden geflügelten Rade stehende Göttin, in der Rechten die Palme, in der Linken das elektrische Licht. Tafelmusik ertönte von der Veranda. In Französischer Sprache brachte Herr Generaldirektor Graf Cronstedt den Monarchen und Regierungen der vertretenen Nationen den ersten Toast, auf den der Kaiserliche Rath Herr Hofrath Seling, als Vertreter der K. K. Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen, mit warmen Worten für Se. Majestät den König Oscar erwiderte. Dann feierte Herr Oberdirektor Almgren in längerer, humoristisch durchsetzter Deutscher Rede die Gäste; er legte derselben das Baedecker'sche Motto des Philander von Sittewald (1650) zu Grunde: „Wer reisen will, — Der schweig fein still, — Geh' steten Schritt, — Nehm nicht viel mit, — Tret an am frühen Morgen — Und lasse heim die Sorgen.“ Er führte aus, wie's doch ganz anders jetzt geworden und nur noch die eine Regel Geltung habe: „Und lasse heim die Sorgen“ — denn „Ernst ist das Leben, heiter die Kunst“. — Herr Geheimer Regierungsrath Göring (Königliche Eisenbahndirektion Altona) dankte, hinweisend auf die in dem Lande mit der wunderschönen Natur uns zu theil gewordene ausgezeichnete Aufnahme, in seinem mit Jubel aufgenommenen Toaste der Schwedischen Generaldirektion und den Schwedischen Eisenbahnverwaltungen und Herr Geheimer Kommerzienrath Sartori (Kiel) erweiterte, unter Hinweis auf die Vereinigung von 16 Skandinavischen Eisenbahn- und 9 verschiedenländischen Dampfschifffahrtsverwaltungen, welche in den, den Konferenztheilnehmern auf die Zeit vom 1. Juni bis 15. Juli 1891 ausgefertigten, für alle Verkehrswege derselben gleichmässig gültigen Freifahrkarten sichtbar wird, diesen Dankestoast auf alle diese Verwaltungen. Weiter toastete Herr Generalsekretär Seidl (K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn) auf Norwegen und Herr Geheimer Ober-Regierungsrath Bormann (Grossherzoglich Oldenburgische Eisenbahn) auf das Schwedische Volk. Ganz besondere Aufmerksamkeit ward den Ausführungen des Herrn Direktor Berényi (Königlich Ungarische Staatseisenbahnen), welcher die Konferenz im Sommer nächsten Jahres nach Budapest und dem Vortrage des Herrn Direktor Gooday (North Eastern Railway), welcher sie nach London wünschte, geschenkt. Manche waren schon in Budapest und würden diese schöne Stadt wohl gern

bald wieder besuchen, aber nur wenige waren in London und Viele geben daher wohl dieser „kleinen“ Stadt, wie sie Mr. Gooday scherzweise nannte, den Vorzug. In Düsseldorf bei der am 9. und 10. Dezember d. J. daselbst stattfindenden Fahrplankonferenz wird die Entscheidung erfolgen.

Man verharrte bis zur späteren Stunde auf der Veranda in Hasselbacken beim Klange der Musik, bei Kaffee, Bier und Schwedischem Punsch in freundschaftlicher, geselliger Fröhlichkeit, die doppelt genossen ward, denn schöner, als es an diesem Abend war, gibt es kein Juniwetter, herrlicher als an ihm kann die Abendsonne die Mälarstadt nicht vergolden.

Am 18. Juni, Nachmittags ½3 Uhr, vereinigten sich die Konferenzmitglieder mit den Schwedischen Theilnehmern zu einem gemeinschaftlichen Mahl im grossen Saale des Grand Hotel, bei dem der im Nebensaale befindliche 27 Mann starke Sängerchor (Direktor Akerberg) des Schwedischen Staatsbahn-Beamtenvereins mit seinem Gesang erfreute. Wir hörten das Schwedische Volkslied: „Jag vet ett land“ (Ich weiss ein Land, so schön im hohen Nord), das Norwegische Volkslied: „Ja, vi elsker dette Landet“ (Ja, wir lieben dieses Land) und das Dänische Volkslied: „Kong Kristian stod vid höien Mast“ (König Christian stand am hohen Mast). Darauf folgten: „Die Wacht am Rhein“ — „Partant pour la Syrie“ — „Gott erhalte Franz den Kaiser“ und „God save the queen“. Herr Oberdirektor Haarlöv (Dänische Staatseisenbahnen) brachte darauf zum herzlichen Dank den Sängern „Skål“, worauf diese mit dem vom Prinzen Gustav, einem verstorbenen Bruder des Königs Oscar, komponirten Frühlingsliede: „Glad såsom fogeln“ (Froh wie ein Vögelein) antworteten.

Nun ging's zu dem in unmittelbarer Nähe des Grand Hotel liegenden Dampfboot „Victoria“, mittelst dem ein Ausflug auf dem Salzsee von ½5 bis ¼10 Uhr unternommen ward, wobei wir von dem Sängerchor und von der Musik der Schwedischen Leibgarde (Direktor Kjellberg) begleitet wurden, die abwechselnd ihre Weisen hören liessen, der Sängerchor beginnend mit Lindblad's Dampferlied: „Sätt maskinen i gång herr Kapten!“ (Die Maschine in Gang, Herr Kapitän!). Von allerbester Witterung begünstigt, hatten wir eine das Leben erquickende, das Auge entzückende Fahrt; der Rückblick zeigte die wundervolle Lage Stockholms in neuer, immer schönerer Gestalt; während der Fahrt Wasser und Land, mit zahllosen Buchten und Spitzen, Nadel- und Laubholz, die Höhen mit Villen wie besät, alles in stetem Wechsel und bei den Villen fröhliche Menschen, die mit Tüchern winkten und Fahnen- und Flaggengrüsse entsendeten. Wir fuhren nordöstlich bis Kungshamn, da um die Klippe und nun fast plötzlich südlich durch den engen Skurusund bis in den Baggenofjärden, von da denselben Weg zurück bis Kungshamn und nun in dem breiten Wasserbecken zwischen Inseln und Klippen hindurch nach Oscar Fredriksborg und dann auf dem Rückwege vorbei an der von Gustav Wasa angelegten, von Gustav Adolf verstärkten und in neuester Zeit weiter ausgebauten Festung Waxholm, welche die einzige, grösseren Schiffen zugängliche Wasserstrasse durch den Skärgård nach Stockholm gegen feindliche Flotten deckt und ein vielbesuchter Badeort ist. — Am Ende der Fahrt, während welcher uns die vom Sängerchor vorgetragenen Schwedischen, Norwegischen, Dänischen und Finnländischen Gesangstücke in Deutscher und Französischer Uebersetzung überreicht wurden und die Schwedische Generaldirektion für Speise und Trank in gewohnter Gastfreundschaft gesorgt hatte, wurden dankbare Hochs zu Ehren der Schwedischen Generaldirektion und ihres Generaldirektors, des Herrn Grafen Cronstedt, zu Ehren des Kapitäns und des Musik- und Sängerchors unter lebhafter Zustimmung aller Betheiligten ausgebracht, die erwidert wurden mit dem fröhlichen „Hurra“-Rufe der Schwedischen Freunde. In Berns Salong, dem vielbesuchten Kaffee-Restaurant am Berzeliipark, wurden die letzten Abendstunden in zwangloser Vereinigung verbracht, bei welcher der Sängerchor mit Herrn Salomon Smith aus Ystadt u. a. mit der Serenade „Sof i ro“ (Schlaf in Ruh) und dieser solo mit dem Schwedischen Prachtliede „Du gamla, du friska, du fjellhöga nord“ (Du alter, Du frischer, Du felsenhoher Nord) die Anwesenden erfreuten. Dem Herrn Oberdirektor Haler ward hierbei mit zündendem Wort und herzlichem Hoch und Hurra der gebührende Dank dargebracht, welchen er als Träger und Dirigent aller die Konferenzreise und die mit ihr verbundenen Festlichkeiten betreffenden umfassenden und vortrefflichen Anordnungen in hohem Maasse verdient hat.

(Schluss folgt.)

Die allgemeine Bahnsteigsperre.

Gegen die jetzt vielfach in Erwägung gezogene allgemeine Bahnsteigsperre scheint sich die öffentliche Meinung in Deutschland sehr spröde zu verhalten.

Dass nur durch diese Maassregel der für die Reisenden so lästigen Ueberfüllung der Bahnsteige abgeholfen werden kann, wird wenig beachtet. Auch denkt man nicht an die Gefahren, denen die Schaffner beim Nachsehen der Fahrkarten während der Fahrt ausgesetzt sind. Oder man täuscht sich, wenn man annimmt, dass diese lebensgefährliche Ausübung des Schaffnerdienstes ohne die Bahnsteigsperre gründlich beseitigt werden kann. Andrerseits malt man sich die Schwierigkeiten, welche den Begleitern oder Abholern hilfsbedürftiger Reisender aus der erwähnten Maassregel erwachsen, mit grellen Farben aus. Und man setzt seine Hoffnung nur auf Ausnahmen, die bei Anordnung der Sperre gestattet werden sollen, und auf das verständnissvolle Verhalten der an den Ein- und Ausgängen der Bahnsteige aufgestellten Fahrkartenschaffner. Diese sollen prüfen und entscheiden, ob jemand, der den Bahnsteig ohne Fahrkarte betreten will, ein in der Billigkeit begründetes Anrecht dazu hat, oder nicht. Das heisst aber, viel von ihnen verlangen. Ihre Entscheidungen werden beim besten Willen Veranlassung zu vielen Beschwerden geben. Andererseits können sie zu betrügerischer Benutzung der Eisenbahnen leicht gemissbraucht werden.

Nach allen Seiten befriedigend kann unserer Ansicht nach nur eine ausnahmslose Sperre wirken, welche dennoch jedem Nichtreisenden, der einen triftigen Grund dazu hat, das Recht gibt, den Bahnsteig zu betreten.

Letzteres ist in den meisten Fällen ohne weiteres möglich, wenn der Betreffende eine Fahrkarte bis zur nächsten Station löst. Vielfach genügen hierzu schon 15 ₰. In einzelnen Fällen, bei Schnellzügen, kann es allerdings erheblich theurer zu stehen kommen. Und auf Kopfstationen, wo die Züge endigen, würde man sich auf diese Weise den Zutritt zu den Ankunftsbahnsteigen nicht eröffnen können.

Aber das endgültige Mittel, um alle Schwierigkeiten aus dem Wege zu räumen, liegt, wie wir meinen, sehr nahe. Es ist der Verkauf von Bahnsteigkarten. Der Preis derselben müsste etwa dem der billigsten Fahrkarten gleichkommen. Er könnte aber auch etwas höher sein.

Man wird hiergegen vielleicht einwenden, dass die vorgeschlagene Maassregel einerseits unbillig, andererseits unwirksam sei. Denn, wenn z. B. der Begleiter einer kränklichen Dame noch etwas bezahlen solle, um ihr beim Besteigen des Eisenbahnwagens zu helfen, so sei das eine ungerechtfertigte Härte. Und der Preis der Bahnsteigkarte von — sagen wir 20 ₰ — werde ganze Massen von Leuten, denen es aus irgend einem Grunde Vergnügen macht, den Bahnsteig zu betreten, nicht davon zurückschrecken.

Was jedoch die angebliche Härte betrifft, so kann dieselbe wohl ernstlich nicht behauptet werden. Zahlt doch derselbe Begleiter der kränklichen Dame ohne das geringste

Murren 20 ₰, wenn er ihretwegen eine längere Strecke auf der Pferdebahn fahren muss, um sie nach dem Bahnhof zu bringen.

Berechtigter kann der Einwurf erscheinen, dass die Sperre unwirksam werde, wenn man Bahnsteigkarten zulässt. Doch glauben wir, dass auch er es thatsächlich nicht ist. Denn die meisten von denen, welche jetzt die Bahnsteige ohne triftigen Grund betreten, weil es so bequem ist und weil es nichts kostet, werden es später unterlassen, wenn sie erst an den Schalter gehen müssen, um eine Karte zu lösen. Und wenn wirklich hin und wieder eine lustige Gesellschaft von 20 Personen sich den Scherz machen sollte, trotz der eingetretenen Erschwerniss einen Freund oder eine Freundin bis an den Eisenbahnwagen abzugeleiten, so wird das immerhin eine Ausnahme sein, welche nicht als eine Durchbrechung der Verwaltungsmaassregel oder als eine ernstliche Belästigung der Allgemeinheit gelten kann. Stünde es doch den 20 Fröhlichen unter allen Umständen frei, bis zur nächsten Station mitzufahren, wenn sie so viel daran wenden wollten.

Zum Schluss erlauben wir uns noch ein paar technische Andeutungen. Die Hintanhaltung von Betrügereien mit den Bahnsteigkarten mag einige Schwierigkeit bieten, doch kann sie keinenfalls erheblich ins Gewicht fallen. Dass durch die Bahnsteigsperre an Schaffnern gespart werden wird oder wenigstens so bedeutend, wie in den Zeitungen behauptet worden ist, möchten wir bezweifeln. —e.—

Die Güterbewegung auf den Eisenbahnen und den Wasserläufen Russlands im Jahre 1889.

Die Verkehrsstatistik Russlands hat seit einer Reihe von Jahren durch die statistische Abtheilung des Ministeriums der Verkehrsanstalten eine besondere Pflege und sorgsame Behandlung erfahren, so dass durch die Publikationen jener Abtheilung jedes Mal über den behandelten Gegenstand ein klares Bild gegeben wird. Es haben diese Publikationen daher auch stets ein lebhaftes Interesse unter den Sachverständigen auf sich gelenkt, zunächst allerdings in Russland selbst. Dieselben verdienen aber auch über die Grenzen des weiten Reiches hinaus bekannt zu werden, denn die Beziehungen des produzirenden Russlands zum konsumirenden Europa und vice versa sind so lebhafte, dass die Entwickelung des Verkehrs sehr wohl geeignet ist, einen tiefen Blick in die Entwickelung der Produktionskräfte dieses gewaltigen Reiches zu gestatten und — hiervon ausgehend, sich ein Urtheil darüber zu bilden, was dieses Land bei allmählich fortschreitender kultureller Entwickelung noch zu leisten imstande sein wird.

1. Die Güterbewegung auf den Eisenbahnen.

Anknüpfend an das oben gesagte sei hier zunächst kurz darauf hingewiesen, wie der Verkehr auf dem Eisenbahnnetz Russlands sich in den letzten 10 Jahren entwickelt hat. Da finden wir, dass bewegt wurden:

1880	1 202 500 000 Pud	1885	1 510 300 000 Pud
1881	1 286 100 000 „	1886	1 477 900 000 „
1882	1 373 800 000 „	1887	1 700 500 000 „
1883	1 466 400 000 „	1888	1 927 500 000 „
1884	1 454 800 000 „	1889	1 931 600 000 „

Man sieht, mit alleiniger Ausnahme des einen Jahres 1886, welches einen geringen Rückgang verzeichnet, wie die bewegten Massen von Jahr zu Jahr gewachsen sind und in der beobachteten 10jährigen Periode bereits eine Einnahme von + 61 % aufweisen.

Wenn wir nun im Anschluss an den uns vorliegenden XXVI. Band der Publikationen des Ministeriums der Verkehrsanstalten das Jahr 1889 näher betrachten und zum Vergleich das Jahr 1888 daneben stellen, so finden wir zunächst, dass von dem gesammten, bewegten Güterquantum von

	1888	1889
	in Millionen Pud	
	1 927	1 931
auf den Lokalverkehr der einzelnen Bahnen	1 150 (59,7 %)	1 069 (55,3 %)
auf den direkten Verkehr der Russischen Bahnen	777 (40,3 „)	862 (44,7 „)

entfallen, woraus sich leicht ergibt, dass der Lokalverkehr in seiner Bedeutung zurückgegangen ist, während der direkte Verkehr sich weiter entwickelt hat. Diese Zahlen dürfen dem Leser aber mit Recht in anderer Beziehung auffallen, denn das Verhältniss des Lokalverkehrs zum direkten Verkehre ist ein durchaus eigenartiges und nur erklärlich durch die grossen Komplexe, zu denen die Bahnen in Russland vereinigt sind, welche an ihren Endpunkten Hafenplätze haben, oder die trockene Zollgrenze berühren, so dass der Lokalverkehr thatsächlich zum Theil auch ein Exportverkehr ist.

Unter den bedeutendsten Transportartikeln führt unsere Quelle auf:

	in Millionen Pud		im Verhältniss zum Gesammt-Transportquantum	
	1888	1889	1888 %	1889 %
1. Weizen	206,9	147,0	10,7	7,6
2. Weizenmehl	45,3	45,0	2,4	2,3
3. Roggen	96,9	65,4	5,0	3,4
4. Roggenmehl	31,8	34,0	1,7	1,8
5. Hafer	106,8	94,2	5,5	4,9
6. Gerste	54,7	33,2	2,8	1,7
7. Grütze aller Art	20,4	17,3	1,1	0,9
8. Salz	55,7	60,6	2,9	3,1
9. Naphtaprodukte:				
a) Naphta und Naphtarückstände	19,5	27,8	1,0	1,4
b) Petroleum usw.	67,3	76,8	3,5	4,0
10. Steinkohlen(Anthracit,Koks usw.)	241,7	289,7	12,5	15,0
11. Holz	139,5	148,8	7,2	7,7
12. Bauholz	135,5	154,2	7,0	8,0

Man sieht hieraus, dass der Getreideverkehr von 29,2 % im Jahre 1888 auf 22,6 % im Jahre 1889 zurückgegangen ist, während der Transport von Steinkohlen, Petroleum usw. gewachsen ist.

Von diesen Quantitäten entfallen nun auf den Verkehr mit:

	Versand		Empfang	
	in Millionen Pud			
	1888	1889	1888	1889
1. dem Baltischen Meere	69,1	57,3	225,4	176,0
2. „ Schwarzen „	18,9	66,5	153,4	246,0
3. „ Asowschen „	12,2	13,4	102,2	69,6
4. der Preussischen Grenze	75,9	85,9	77,7	81,1
5. „ Oesterreichisch. Grenze	11,2	0,1	11,2	14,1
6. „ Rumänischen Grenze	5,0	4,6	1,1	2,6
somit sind bewegt worden:				
von den Grenzpunkten	192,3	237,8	571,4	589,4
von Punkten im Innern des Reiches	1 735,2	1 693,8	1 356,5	1 342,2
hiervon entfallen speziell:				
auf Moskau	44,3	44,3	210,9	214,5
„ Warschau	19,1	21,1	73,7	77,1

Und nach den wesentlichsten Transportartikeln vertheilt, entfiel im Jahr 1889 auf den Empfang:

	Baltisches Meer	Schwarzes Meer	Asowsches Meer	Preussische Grenze	Oesterr. Grenze	Moskau	Warschau
	in Millionen Pud						
1. Weizen	3,9	83,1	18,9	10,4	1,3	0,8	0,2
2. Weizenmehl	6,6	1,8	0,7	0,4	—	4,3	1,8
3. Roggen	14,5	19,5	6,4	6,2	1,3	0,7	2,1
4. Roggenmehl	5,3	0,4	0,1	0,1	—	7,1	0,1
5. Hafer	50,3	4,2	1,3	2,9	1,2	12,7	3,2
6. Gerste	6,6	13,8	4,0	4,8	0,9	0,6	0,6
7. Grütze	1,5	0,3	0,3	0,3	—	3,2	1,1
8. Salz	0,5	0,6	0,5	0,4	0,3	1,2	0,5
9. Naphtaprodukte:							
a) Naphta usw.	1,0	2,0	—	0,8	1,9	9,1	0,1
b) Petroleum usw.	4,0	40,2	0,2	0,7	0,1	1,9	8,7
10. Steinkohlen	0,6	6,6	21,1	1,7	0,1	9,6	27,4
11. Holz	8,5	3,1	0,1	0,2	0,1	63,8	2,0
12. Bauholz	4,3	5,5	0,8	10,7	0,7	14,7	4,0

Diese Zahlen bestätigen die Erfahrungen früherer Jahre, danach die Südhäfen, soweit der Getreideexport in Frage kommt, in erster Reihe dem Export von Weizen dienen, wozu in den letzten Jahren auch noch Gerste und Roggen getreten sind, während die Baltischen Hafenplätze vorherrschend Hafer exportiren und in früheren Jahren auch noch ein Uebergewicht in Bezug auf den Export von Gerste und Roggen hatten, das sich gegenwärtig allerdings auch bei den Häfen des Schwarzen und Asowschen Meeres findet.

Es geht der statistische Bericht hierauf zu einer Darstellung der im ganzen zurückgelegten Pudwersten über, um dann endlich auch noch für die schon mehrfach aufgeführten 12 Haupttransportartikel die zurückgelegten Pudwersten, sowie das Prozentverhältniss der Pudwersten zur überhaupt durchlaufenen Anzahl Pudwersten, und schliesslich die mittlere Anzahl der durchlaufenen Pudwersten zu registriren.

Namentlich die letzte Rubrik dieser Zusammenstellung bietet ein besonderes Interesse, denn es ergibt sich aus denselben, dass im Durchschnitt durchlaufen hat:

1. Weizen	308 Werst	9. Naphtaprodukte:	
2. Weizenmehl	426 „	a) Naphtarückstände	512 Werst
3. Roggen	509 „	b) Petroleum	867 „
4. Roggenmehl	417 „	10. Steinkohlen	313 „
5. Hafer	788 „	11. Holz	124 „
6. Gerste	434 „	12. Bauholz	185 „
7. Grütze	513 „		
8. Salz	567 „		

Wenn man nun diese Zahlenreihe durchmustert, so fällt dem Leser der grosse Unterschied zwischen der Anzahl durchschnittlich durchlaufener Werst beim billigen Hafer und dem theuren Weizen auf, denn es ergibt sich aus einem Zusammenhalt der vorstehenden Zahlen, mit denjenigen, welche auf S. 594 über die transportirten Quantitäten aufgeführt sind, dass Hafer auf sehr viel grösseren Entfernungen zur Beförderung gelangt ist, als Weizen, Roggen und Gerste, obgleich die Tarifsätze für Getreide aller Art gleich hoch sind, Hafer aber die billigste Getreidegattung ist, also auch am wenigsten leicht die Kosten des weiteren Transportes zu tragen imstande sein sollte, namentlich wenn der Unterschied so gewaltig ist, wie im vorliegenden Falle.

Es ist dies eine sehr auffallende Erscheinung, die ihre Erklärung in erster Reihe wohl in dem Umstande findet, dass der bedeutenste Produktionsrayon für Weizen sich verhältnissmässig eng um das Bassin des Schwarzen und Asowschen Meeres gruppirt, während Hafer weit verbreitet im Centrum, Norden und fernen Nordosten produzirt wird. Ist dieser Umstand wirklich die zutreffende Erklärung, dann ergibt sich aber ferner daraus, dass es unrichtig ist Weizen und Hafer, wie es gegenwärtig geschieht, gleich hoch zu tarifiren, weil die Bequemlichkeit im Abrechnungswesen den Produzenten gegenüber eine grosse Unbilligkeit zur Folge hat.

Kehren wir nach dieser kurzen Abschweifung zum offiziellen Bericht zurück, so finden wir daselbst nunmehr die Leistungen der einzelnen Bahnen im Besonderen besprochen und zwar ergibt sich zunächt, dass folgende Quantitäten zur Beförderung gelangt sind:

Name der Bahn	überhaupt im Güterverkehr	Getreide	Salz	Naphta und Rückstände davon	Petroleum	Steinkohle	Holz	Bauholz
	in Millionen Pud							
1. Süd-West	267,4	96,9	11,6	—	2,6	9,7	7,5	14,4
2. Warschau-Wiener	171,0	6,8	1,7	3,6	—	97,8	0,4	8,9
3. Nicolai	169,3	47,6	0,8	0,8	6,1	9,1	19,3	9,4
4. Kursk - Charkow-Asower	130,2	17,0	12,4	0,2	0,7	52,2	1,0	4,0
5. Moskau-Kursker	122,2	30,0	5,2	0,9	2,1	8,1	9,9	8,3
6. Charkow-Nikolajew.	119,6	33,1	9,0	0,1	0,8	33,2	0,7	8,4
7. Donezer	119,0	4,5	13,0	0,1	0,4	84,5	0,5	3,9
8. Orel-Witebsker	116,0	28,8	3,9	0,9	8,2	1,1	24,1	18,0
9. Weichsel	109,3	17,8	4,6	—	9,3	16,0	1,8	5,9
10. Moskau-Brester	105,1	22,0	1,9	0,4	1,8	0,8	32,0	2,8
11. Jekaterinen	103,2	11,3	6,0	—	0,4	47,7	0,2	9,1
12. Koslow-Woronesch-Rostower	101,0	33,4	2,1	0,7	3,3	29,0	0,3	3,0
13. Moskau - Nischegoroder	99,5	11,1	2,9	14,7	4,7	0,5	7,2	4,7
14. Grjäsi-Zarizyner	98,7	21,7	2,9	5,5	16,2	0,3	—	24,1
15. Libau-Romnyer	94,2	40,0	3,2	0,1	2,2	0,3	3,4	4,9
16. Moskau-Rjäsaner	93,5	44,9	0,2	1,2	2,9	1,8	1,1	1,1
17. Transkaukasische	88,4	3,8	0,9	2,8	41,0	0,6	2,1	1,6
18. Rjäsan-Koslower	85,6	45,2	0,7	0,5	3,5	1,9	—	1,3
19. Orel-Grjäsier	71,3	28,0	0,8	2,0	12,9	0,6	—	5,5
20. Losowo-Sewastopol.	67,5	30,8	0,6	—	0,2	7,0	0,2	6,6
21. St. Petersburg-Warschauer	65,4	7,2	0,4	—	0,7	1,4	4,0	4,2
22. Kursk-Kiewer	57,1	15,6	1,5	0,2	1,1	2,0	0,4	2,5
23. Wladikawkaser	54,1	29,2	8,9	0,7	0,4	2,0	1,7	3,4
24. Rjashsk-Wjäsmaer	54,0	22,7	2,7	—	0,7	9,5	1,7	2,5
25. Moskau - Jaroslawer	44,3	4,7	4,7	2,4	0,5	0,3	7,2	5,5
26. Jaroslaw - Wologda.	7,4	3,2	0,2	—	0,1	—	1,5	0,1
27. Riga-Dünaburger	51,0	13,9	0,5	1,4	0,8	5,3	2,7	3,6
28. Ural	49,6	9,9	0,7	—	0,7	8,9	1,3	0,5
29. Iwangorod - Dombrowaer	47,8	6,5	1,3	—	0,4	19,4	0,2	4,5
30. Fastower	46,5	13,2	3,6	—	0,3	4,7	2,0	3,8
31. Warschau-Terespol.	45,9	11,7	0,7	0,1	6,2	3,6	0,3	3,3
32. Baltische	44,6	14,9	1,0	—	0,5	1,7	3,8	1,8
33. Lodzer	44,4	0,3	—	—	0,1	28,3	0,2	1,06
34. Polessjer	44,4	4,9	1,0	0,4	7,0	—	6,7	7,3
35. Dünaburg-Witebsk.	41,7	21,3	2,0	0,8	2,1	0,8	—	0,2
36. Tambow-Saratower	32,4	18,2	1,2	0,5	1,7	0,1	0,1	1,2
37. Morschansk-Sysran.	30,9	12,2	1,6	0,4	0,7	—	—	2,7
38. Rjashsk - Morschansker	27,0	13,5	0,1	0,3	0,4	0,1	—	0,6
39. Warschau - Bromberger	25,3	2,1	0,8	0,3	—	7,3	—	0,2
40. Orenburger	24,4	11,2	0,9	0,1	0,4	—	0,1	1,1
41. Schuija-Iwanowoer	24,2	1,8	0,2	—	0,2	0,1	8,8	2,2
42. Tambow-Koslower	21,1	11,0	0,6	0,4	1,5	0,5	—	0,1
43. Rybinsk-Bologojer	20,7	10,8	0,7	—	0,1	0,1	0,1	0,1
44. Baskuntschtschaker	13,1	—	13,1	—	—	—	—	—
45. Nowotorschocker	12,3	5,0	—	—	0,1	—	2,2	0,5
46. Mitauer	10,3	3,2	0,2	0,2	0,1	0,4	0,2	1,0
47. Liwnyer	8,0	6,1	0,2	—	—	—	—	0,5
48. Samara-Ufa	7,0	3,0	0,4	0,2	0,2	—	—	0,5
49. Nowgoroder	6,1	1,9	—	—	0,1	—	0,3	0,1
50. Muromer	5,5	0,6	—	—	—	—	1,0	0,7
51. Pleskau-Rigaer	3,3	1,0	0,1	—	—	—	—	0,1
52. Riga-Tuckumer	2,9	0,7	0,1	—	—	—	0,2	0,3
53. Borowitschier	2,0	0,5	—	—	—	—	—	—
54. Zarskoselskoer	1,5	—	—	—	—	—	—	—

(Schluss folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Vereins-Betriebsreglement. Zum Vereins-Betriebsreglement ist von der geschäftsführenden Verwaltung der IV. Nachtrag herausgegeben und an die Vereins-Verwaltungen vertheilt worden.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Von der geschäftsführenden Verwaltung sind die Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 57 (K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn) und Nr. 89 (Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn) neu, sowie der I. Nachtrag zum Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 94 (Königlich Rumänische Staatseisenbahnen) und der IV. Nachtrag zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen" herausgegeben worden.

Durch die neu herausgegebenen Verzeichnisse werden die älteren Verzeichnisse gleicher Nummer aufgehoben.

Vereins-Kilometerzeiger. Die geschäftsführende Verwaltung hat die Kilometerzeiger Nr. 59 (K. K. priv. Böhmische Kommerzialbahnen) und Nr. 89 (Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn) neu, zu dem Kilometerzeiger Nr. 35 (Königliche Eisenbahndirektion Bromberg den I., zu dem Kilometerzeiger Nr. 4 (Königlich Bayerische Staatseisenbahnen) den III. und zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" den VII. Nachtrag herausgegeben.

Durch die neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 59 und Nr. 89 werden die im Februar 1889 bezw. im November 1884 ausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 59 und Nr. 89 (alt Nr. 99) aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2506 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des technischen Ausschusses, betreffend des technische Vereins-Organ (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 2627 vom 31. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den IV. Nachtrag zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 4. d. Mts.).

Nr. 2646 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 2647 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 6. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Eisenbahnkonvention zwischen Ungarn und Rumänien.

Ein hierauf bezüglicher Gesetzentwurf wurde dem Abgeordnetenhause des Ungarischen Reichstages vom Handelsminister vorgelegt. Der Gesetzentwurf beruht auf dem am 2. März d. J. in Budapest abgeschlossenen Staatsvertrag. Nach Art. 1 des Vertrages einigen sich die vertragschliessenden Theile dahin, dass sie, unbeschadet der bestehenden Anschlüsse bei Tömös (Predeal) und Orsova (Verciorova) noch den Anschluss bei Ghymes-Palanka und Rothenthurmpass-Riul-Badulini herstellen werden. Nach Art. 2 verpflichten sich die Vertragschliessenden, die neu bestimmten Anschlüsse längstens innerhalb sechs Jahren vom Tage der beiderseitigen Genehmigung des Vertrages auszubauen und in Betrieb zu setzen. Nach dem Abschlusse des Vertrages wird eine gemischte Kommission an die Grenzpunkte entsendet, um die Studien für die Vorarbeiten und die technischen Arbeiten zu besorgen, sowie die Anschlusspunkte festzustellen. Auf jeder der Anschlusslinien werden in nächster Nähe der Grenze die Grenzbahnhöfe errichtet. Sollten die Terrainverhältnisse Schwierigkeiten bieten, so werden die vertragschliessenden Theile auf Grundlage der Vorschläge der gemischten Kommission gemeinsame internationale Bahnhöfe errichten. Demjenigen Staate, welcher keine besonderen Bahnhöfe besitzt und welcher seine Aemter auf dem gemeinsamen internationalen Bahnhofe unterbringt, bleibt das Recht vorbehalten, jederzeit der Benutzung dieses Bahnhofes zu entsagen und selbst einen Grenzbahnhof zu erbauen. Von dieser Absicht ist der befreundete Staat zwei Jahre vor dem Zeitpunkte zu verständigen, von welchem angefangen die Absonderung des Dienstes erfolgen soll. Für die Einrichtung des gemeinsamen internationalen Bahnhofes ist im Falle der Kündigung keine Entschädigung zu leisten. Ueber die Benutzung der Bahnhofsgeleise, sowie über den Ersatz für den Bau und die Benutzung der gemeinsamen Räumlichkeiten, endlich über die Ausgleichung für den Dienst zwischen dem Bahnhofe und der Grenze werden sich die Bahnverwaltungen in einem besonderen Uebereinkommen verständigen. Im Art. 8 werden die Grundsätze für das Uebereinkommen der Bahnverwaltungen festgestellt. In dem folgenden Artikel wird ausgesprochen, dass die herzustellenden Bahnen, soweit das gemeinsame Interesse dies wünschenswerth erscheinen lässt, nach gleichmässigen Vorschriften zu erbauen und zu betreiben seien. Die Schienenweite der Bahnen wurde mit 1,435 m bestimmt. Nach Art. 10 werden die beiden Eisenbahnverwaltungen die Fahrordnung der Züge bis zu den Grenzstationen feststellen; dieselben sind gehalten, jede Verspätung der Reisenden und Waaren zu vermeiden. Die Bewohner des einen Staates werden innerhalb des andern Staates bezüglich der Transport- und Abfertigungsgebühren derselben Behandlung unterworfen wie die Inländer. Die Eisenbahnpolizei wird an den Grenzbahnhöfen ebenso wie in den gemeinsamen Bahnhöten in erster Linie von den Beamten der Bahn geübt. Beide Regierungen sichern sich die gegenseitige Unterstützung der Beamten im Dienste zu. In Art. 14 wird ausgesprochen, dass Personen, die wegen gewisser Straffälle verurtheilt wurden, keine Anstellung auf den Grenzbahnhöfen erhalten sollen. Nach Art. 15 unterstehen die Beamten und Angestellten, welche auf den Grenzbahnhöfen verwendet werden, in Bezug auf die Disziplin dem eigenen Staate. Die Ortsbehörden der beiden Staaten werden die Beamten in der Ausübung ihres Berufes gegenseitig unterstützen. Laut Art. 16 werden die Amtsräumlichkeiten mit den Wappen und Abzeichen desjenigen Staates bezeichnet werden, welchem dieselben dienen. In den Art. 17 bis 19 werden die Verhältnisse der Beamten geregelt. Im Art. 20 wird bestimmt, dass die Telegraphendirektionen der beiden Staaten den Anschlussdienst zu regeln haben. Nach Art. 21 bildet jede Verbindungslinie, welche auf Grund des Vertrages vereinbart wird, den Zollweg, und es wird gestattet, dass Reisende und Waaren denselben zu jeder Zeit benutzen können. Laut Art. 22 werden auf den besonderen und gemeinsamen Grenzbahnhöfen Zollämter errichtet werden. Art. 23 regelt die zollamtliche Behandlung des Reisegepäcks, die Art. 24 bis 32 dagegen das Zollverfahren hinsichtlich aller Waaren. Nach Art. 33 wird der Bahnhof in Predeal, welcher Rumänisches Eigenthum ist, als internationaler Bahnhof anerkannt. In Art. 34 sichern sich die vertragschliessenden Theile zu, die über die beiderseitigen Grenzen führenden Strassen baldigst auszubauen und, insofern dieselben schon bestehen, von beiden Seiten in gutem Zustande zu erhalten. In einer besonderen Erklärung sind die Bestimmungen bezüglich des Bahnhofes in Predeal enthalten.

Das Projekt der Murbodenbahn.

Dem Steyerischen Landesausschusse wurde bekanntgegeben, dass die Regierung geneigt sei, zum geeigneten Zeitpunkte eine angemessene finanzielle Unterstützung des Murboden-Bahnprojektes (Unzmarkt-Murau-Mauterndorf) durch den Staat im Gesetzgebungswege zu beantragen. Bezüglich der Höhe und der Bedingnisse der Beitragsleistung und der Zeit, in welcher die betreffende Gesetzvorlage im Reichsrathe einzubringen wäre, behielt sich das Ministerium die Entscheidung vor. Der Landesausschuss erklärte sich demgemäss bereit, ein Detailprojekt zu verfassen, sobald die Forderungen des Landtages betreffs der Beiträge der Interessenten erfüllt sind. Die Anlage der Bahn soll nach dem Vorbild der Bosnabahn mit einer Schmalspur von 0,76 m erfolgen.

Das Projekt der Bahn Marmaros-Szigeth-Stanislau.

Die Studien für diese neue Verbindung zwischen Ungarn und Galizien werden von den beiderseitigen Regierungen eifrigst betrieben und sind soweit gediehen, dass man hofft, die diesbezügliche Vorlage bereits in der Herbstsession den beiden Parlamenten vorlegen zu können. Die Unzweckmässigkeit und der grosse Kostenaufwand, der mit der Anlage eines Zwillingstunnels auf der Bahnstrecke Munkacs-Stry verbunden gewesen wäre, hat dazu geführt, dass die Erbauung einer Parallelbahn vorgezogen wurde. Die neue Bahn wird eine Länge von 190 km haben und nahezu zu gleichen Theilen in der Oesterreichischen und Ungarischen Reichshälfte liegen.

Bahneröffnungen.

a) Am 14. Juli d. J. wurde die der Ober-Borsoder Kohlengewerks-Aktiengesellschaft konzessionirte, von der Endstation Oxd der Linie Bánréve-Oxd (Flügelbahn der Staatsbahnlinie Fülek-Miskolcz) aus in das gesellschaftliche Kohlenrevier erbaute normalspurige Werksbahn eröffnet. Die Eigenthümer beabsichtigen die gegenwärtig ausschliesslich für Zwecke des Bergbetriebes verwendete Bahn auch für den Binnenverkehr einzurichten.

b) Die Linie Salzburg-Mondsee der Salzkammergut-Lokalbahn ist am 28. Juli d. J. dem Verkehre übergeben worden. Näheres über diese eine der schönsten Partien der dortigen Alpengegend durchziehende Strecke berichten wir demnächst.

c) Die Theilstrecke Serajewo-Konjica der Bosnisch-Herzegowinischen Staatsbahnen, über die wir eingehender an anderer Stelle dieses Blattes berichten, gelangte am 1. August d. J. zur Eröffnung.

Eröffnung von Haltestellen.

Am 1. August d. J. wurde auf der Strecke Sternberg-Grulich der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen zwischen den

Stationen Eisenberg und Märzdorf die Haltestelle Kömeth und am gleichen Tage auf der Linie Wiener-Neustadt - Gross-Kanizsa der privil. Südbahn-Gesellschaft zwischen den Stationen Gelse und Sz.-Mihály-Pácsa die Haltestelle Rajk eröffnet.

Aenderung von Stationsnamen.

Nach Mittheilung der Direktion der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen ist der Name der an der Bahnstrecke Sunja-Brod zwischen den Stationen Uj-Gradiska und Uj-Kapela-Batrina gelegenen Station Petrovoselo in „Staro-Petrovoselo“ und derjenige der an der Bahnstrecke Nagyvárad - Szabadka-Villány zwischen den Stationen Bajmok und Zombor gelegenen Station Militics in „Nemes-Militics“ abgeändert worden.

Die Sonntagsruhe in Ungarn.

Am 1. Juli d. J. ist der Gesetzartikel XIII 1891 in Kraft getreten, mit welchem die Sonntagsruhe bezüglich aller jener Arbeiten anbefohlen wird, welche eine Unterbrechung ermöglichen oder deren Fortsetzung nicht im öffentlichen Interesse unbedingt nothwendig ist. Der Handelsminister hat hierzu eine sich auf alle Gewerbe — einschl. des Eisenbahnbetriebes — beziehende, sehr ausführliche und aus vielen Artikeln und Paragraphen bestehende Durchführungsverordnung hinausgegeben, welche auszugsweise auch in Nr. 86 des „Oesterr. Verordn.-Bl. für Eisenb. u. Schifff.“ enthalten ist. Wir führen daraus vorläufig nur die eine Bestimmung an, dass bei jenen Gewerben, welche auch an Sonntagen betrieben werden können, eine derartige Ablösung der hierbei Angestellten eintreten muss, dass diese wenigstens einmal in jedem Monat einen ganzen oder alle 2 Wochen einen halben Sonntag Ruhe geniessen.

Zugverspätungen auf den Oesterreichischen Eisenbahnen im Monat Juni d. J.

In jenem Monate kamen in den Endstationen folgende Verspätungen vor und zwar: bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten 184, bei den Personenzügen über 20 Minuten 481, bei den gemischten Zügen über 30 Minuten 65, im ganzen 730. Von diesen Verspätungen wurden veranlasst durch: Abwarten von Zügen 650, Post- und Polizei-Amtshandlungen 31, Unregelmässigkeiten im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr 597, atmosphärische Einflüsse 7, Hindernisse auf der Bahn 12, mangelhaften Zustand der Bahn 36, Schadhaftwerden von Fahrzeugen 26, andere Gründe 3. Die Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten, betrug 101.

Tarifirung der in die Privatbenutzung übergebenen Militär-Dienstpferde.

Die Bahnverwaltungen hatten sich schon früher bereit erklärt, für die von der Militärverwaltung zeitlich der beschränkten Privatbenutzung überlassenen Militär-Dienstpferde den Militärtarif in Anwendung zu bringen und war hierfür nebst dem Kontrolbuche auch das Einberufungs-Avisoformular vorgeschrieben. Da letzteres für die nach der ersten militärischen Abrichtung von den hierzu bevollmächtigten Privatpersonen abzuholenden Pferde nicht verwendbar ist, wodurch sich verschiedene Schwierigkeiten ergaben, so haben die betreffenden Ministerien diesbezüglich ein besonderes Abholungs-Avisoformular vorgeschrieben, welches in Nr. 82 des „Verordn.-Bl. für Eisenb. u. Schifff.“ abgedruckt ist.

Bosnisch-Herzegowinische Staatsbahnen.

Mit der am 1. August d. J. erfolgten Eröffnung der Theilstrecke Serajewo - Konjica ist die direkte Eisenbahnverbindung der Hauptstadt des Okkupationsgebietes mit der Adria hergestellt. Ein Blick auf die Landkarte lässt die hohe Bedeutung dieser Verbindung sofort erkennen. Vor allem ist sie von grossem strategischen Werthe, und dieser Gesichtspunkt war auch seinerzeit die erste Veranlassung zur Anlage der Bahn, indem sie es ermöglicht, im Bedarfsfalle sowohl aus Bosnien als auch von der Adria her mit Leichtigkeit Truppen in die Herzegowina zu werfen. Für den Innen- und Aussenhandel sowie für den Fremdenverkehr der okkupirten Provinzen bedeutet die Fertigstellung dieser Linie einen grossen Fortschritt. Der mächtige Gebirgsstock Ivan, der die Wasserscheide zwischen den Zuflüssen der Adria und des Schwarzen Meeres bildet, war ein gewaltiges Hemmniss für den wechselseitigen Handelsverkehr der Provinzen.

Mit der Bosnabahn und anderen schmalspurigen Bahnen sind in Bosnien bis jetzt im ganzen 513,5 km Eisenbahnen im Betrieb; die Spurweite beträgt 0,76 m. Der Bau der ganzen 177,5 km langen Strecke wurde von Metkowich aus begonnen. Die südlichste Strecke Metkowich - Mostar (43 km) wurde am 13. Juni 1885, die zweite Theilstrecke Mostar - Roma (Ostrosac) (66 km) am 22. August 1888, die dritte Theilstrecke Ostrosac-Konjica (13 km) am 10. November 1889 dem Verkehr übergeben.

Die nun eröffnete vierte Theilstrecke Konjica - Serajewo (55,5 km) stellte die höchsten Anforderungen an die technische Kunst. Auf dieser Strecke kommen bedeutende Objekte, schwierige Lehnenbauten und — abgesehen vom grossen Ivantunnel — 6 Tunnels von zusammen 833 m Länge vor. Auf dem höchsten Punkte, welcher zugleich die Grenze zwischen Bosnien und der Herzegowina bildet, wird der an dieser Stelle 1012 m hohe Ivanrücken mit einem Tunnel von 648 m Länge durchfahren. Wegen des sehr gebirgigen Charakters der Gegend, durch welche die Bahn gelegt werden musste, war die Anwendung von grossen Steigungen nothwendig; man hat daher das gemischte Zahnradsystem (neuestes Abt'sches System), und zwar mit Höchststeigung von 60 ‰ angewendet.

Lokaleisenbahn-Gesellschaft jenseits der Donau.

Die 4 jenseits der Donau befindlichen Lokalbahnunternehmungen: Zala - Bóbajánoshaza - Sümeg, Sümeg - Tapolcza, Türje - Sz. - Grót und Pressburg - Steinamanger haben sich am 26. Juli d. J. zu einer Unternehmung unter der Firma „Lokalbahn-Gesellschaft jenseits der Donau“ vereinigt. Das Anlagekapital derselben beträgt auf Grund der einzelnen Konzessionen zusammen 12 548 400 fl., welches in 3 052 000 fl. Stamm- und 9 496 400 fl. Prioritätsaktien zerfällt. Die Gesellschaft hat sich am bezeichneten Tage konstituirt und ihr Präsidium gewählt.

Beitragsleistung zur Herstellung einer Eisenbahn - Zufahrtsstrasse (Rechtsfall).

Zum Bau einer solchen Strasse in Böhmen wurden im Sinne des diesfälligen Landesgesetzes vom 18. April 1886 diejenigen Gemeinden nach Verhältniss der Zahl ihrer Bewohner, der Steuerkraft und der Entfernung als beitragspflichtig erklärt, deren Gebiet von der projektirten Zufahrtsstrasse durchzogen oder auch nur berührt wurde, bezw. deren Herstellung ihnen besondere Vortheile bot, wenn sie auch deren Gebiet nicht unmittelbar berührte. Mehrere Gemeinden, welche die aus dieser Strasse ihnen erwachsenen Vortheile in Abrede stellten und von ihr auch nicht unmittelbar berührt wurden, überdies auch behaupteten, dass einige Grossindustrielle, welche eher von dieser Strasse Nutzen ziehen dürften, nicht zur Beitragsleistung verhalten wurden, beschwerten sich über die ihnen hierfür vorgeschriebene Beitragsleistung, wurden aber damit von den zuständigen Behörden abgewiesen. Einen gleichen Misserfolg hatte auch ihre Beschwerde an den Verwaltungs-Gerichtshof, welcher wie folgt entschied: a) Rücksichtlich der Herstellung einer Eisenbahn - Zufahrtsstrasse erscheinen nur jene Gemeinden als beitragspflichtig, deren Verkehrsbedürfnisse durch die Zufahrtsstrasse — wenn auch erst durch Vermittelung anderer Wege — gefördert werden; b) die Frage der Möglichkeit der mittelbaren oder unmittelbaren Benutzbarkeit der Eisenbahn-Zufahrtsstrasse ist Thatbestandsfrage und nicht Gegenstand des freien Ermessens der Verwaltungsbehörde; c) die Abwägung des Vortheils einer Zufahrtsstrasse für die Gemeinde, dann die Abwägung des Interesses von Einzelunternehmungen, deren Beitragspflicht in Erörterung gezogen werden soll, ist dem freien Ermessen der Verwaltungsbehörden überlassen (Verord.-Bl. f. Eisenb. u. Schifff. Nr. 75 Jahrg. 1891).

Der neue Kaiserzug.

Se. Majestät der Kaiser hat kürzlich den von den Oesterreichischen Eisenbahnen gemeinsam beschafften neuen Kaiserzug vor dessen Uebergabe besichtigt. Derselbe besteht aus 8 Wagen, nämlich 5 acht- und 3 sechsrädrigen und umfasst: 1. einen Dienst-, Gepäck- und Beleuchtungswagen, 2. einen Wagen für die Hofbediensteten, 3. einen Wagen für die Begleitung des Kaisers, dieser enthält 4 Abtheile und einen Salon, 4. den Wagen des Kaisers, d. h. einen Speisewagen, der 3 Abtheilungen: einen Speisesalon für 16 Personen, einen Rauch- und einen Servirsalon enthält, 5. einen Küchenwagen, der auf 4 grossen Achsen ruht und mit allem für die Küche Erforderlichen versehen ist, 6. einen zweiten Wagen für die Begleitung des Kaisers mit 4 Abtheilen: der achte Wagen, der den Zug abschliesst, ist für die Dienerschaft und das Gepäck bestimmt. Der ganze Zug ist elektrisch beleuchtet, und lässt sich jede Flamme beliebig mattstellen oder auslöschen. Die dazu erforderliche Dampfmaschine und die Elektro-Dynamomaschine, sowie die Akkumulatoren sind im ersten Wagen untergebracht. Die Beheizung geschieht durch Dampf und sind die Wagen mit den allerneuesten Einrichtungen ausgestattet. Den Speisewagen zieren drei prachtvolle Deckengemälde. Die Kosten des Zuges belaufen sich auf 100 000 fl.

Eisenbahn-Centralabrechnungsbüreau.

Der Verwaltungsausschuss des Eisenbahn-Centralabrechnungsbüreaus in Oesterreich veröffentlicht den Bericht für das Rechnungsjahr 1890, welchem die folgenden Daten zu entnehmen sind: Die Abrechnung umfasste im Berichtsjahre den Verkehr von 38 Bahnen und der Donau - Dampfschifffahrts-

Gesellschaft mit 163 Verkehrsrelationen im Personenverkehre, 261 im Gepäckverkehre, 291 im Eilgutverkehre und 779 Verkehrsrelationen im Frachtgutverkehre, wobei 25 046 Stationsrechnungen, 16 228 Zusammenstellungen und 195 589 Posten der Behandlung unterzogen worden sind. An Gebührenvertheilungen wurden im Personenverkehre 51 672, im Militärverkehre 101 586, im Reisegepäckverkehre 90 646 und im Güterverkehre 2 096 694, zusammen 2 340 589 Vertheilungsposten behandelt. Die Gesammtsumme der für die Monate Januar bis Dezember 1890 abgerechneten Transporteinnahmen hat betragen: im Personenverkehre 855 520, 64 fl. und 11, 20 Frcs., im Militärverkehre 609 442, 33 fl. im Gepäckverkehre 93 693, 19 fl., im Güterverkehre 27 709 836, 20 fl., 5 547 796, 34 *M.* und 670, 35 Frcs., zusammen 29 268 492, 36 fl., 5 547 796, 34 *M.* und 681, 55 Frcs. In der Generalabrechnung der Transporteinnahmen und sonstigen Forderungen wurden insgesammt 51 177 996, 98 fl. Noten, 534 086, 8 fl. Gold, 11 196 959, 13 *M.*, 350 791, 61 Frcs., 3 623, 05 R. und 3, 65 L. abgerechnet, und ergaben sich hieraus Saldi in der Höhe von 5 155 848, 61 fl. Noten, 186 724, 75 fl. Gold, 2 566 650, 14 *M.*, 220 145, 89 Francs, 3 029, 65 R. und 3, 65 L. Die in den monatlichen Generalabrechnungen durchgeführten Beträge haben sich gegen das Vorjahr um 16 %, die hieraus resultirenden Saldi um 8 % erhöht. Im Berichtsjahre haben ebenso wie im Jahre 1889 für 46 Verwaltungen 12 Ausgleichungen stattgefunden und wurden die zur Verrechnung gebrachten Beträge dem Büreau mittelst 1 765 Anmeldungen aufgegeben, über welche 19 200 Buchungsposten im Soll und Haben durchzuführen und 514 laufende Rechnungen auszufertigen waren.

Verpackung der zur Beförderung zugelassenen Sprengmittel.

Hierüber ist auf Grund früherer Verordnungen eine sehr ausführliche Vorschrift in Nr. 76 des „V.-Bl. f. E. u. Sch." erschienen. Dieselbe behandelt die Verpackung der dynamitartigen und der schwarzpulverartigen, in loser Form anzufertigenden Sprengmittel in von einander abweichenden Vorsichtsmaassregeln. Die bezüglich der einzeln namhaft gemachten Sprengmittel erlassenen Verordnungen bleiben auch ferner bestehen.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die in London und Paris noch andauernden Krisen und das die Einbringung der Ernte erschwerende Regenwetter wirkten auf den Rückgang der Werthe ein. Ohne bekannten Grund wich Carl Ludwigbahn (210), Oesterreichische Nordwestbahn (201, 50) und Elbethalbahn (208, 50); dann Buschtêhrader Bahn Litt. B. (472) infolge von Berliner Contremine-Verkäufen, endlich Südbahn (94, 50) wegen unbefriedigenden Wochenausweises und infolge von Pariser Abgaben. Solchen unterlag auch Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn, welche dessen ungeachtet einen etwas höheren Kurs (285, 25) erzielte, das gleiche war mit Kaiser Ferdinands-Nordbahn (£732, 50), Lemberg-Czernowitz-Jassy- (243) und Graz-Köflacher Bahn (269) der Fall. Verstaatlichungsgerüchte hoben Fünfkirchen-Barcs auf 205. Für Böhmische Bahnen zeigte sich wieder einige Kauflust. Dieselbe dürfte sich auch für andere Werthe bald äussern, nachdem von den 24, 6 Millionen Augustfälligkeiten wohl ein grosser Theil zu Anlagen verwendet werden dürfte.

Aus Frankreich.

Prüfung eiserner Brücken.

Die aus Anlass der jüngsten Ereignisse Interesse gewinnende Prüfung eiserner Brücken geschieht in Frankreich nach Mittheilung der „Nature" auf zweierlei Art: erstens durch Belastung mittelst ruhenden Gewichts und zweitens durch Belastung mittelst rollenden Gewichts. Zunächst wird jedes laufende Meter einfachen Geleises in Jochen von 20 m oder weniger Spannweite mit einem Gewicht von 5 000 kg, in Jochen von mehr als 20 m Spannweite mit einem solchen von 4 000 kg, jedoch wenigstens mit 100 t belastet. Dieses Gewicht muss 8 Stunden auf den Jochen lasten und darf erst 2 Stunden, nachdem die Durchbiegung des Trägers zu wachsen aufgehört hat, entfernt werden. Wenn die Brücke mehrere freischwebende Joche hat, wird zunächst jedes einzelne derselben belastet; haben sie sich einzeln als widerstandsfähig erwiesen, so werden zwei gemeinschaftlich belastet. Ebenso belastet man bei Brücken mit mehreren Geleisen, die von einander abhängen, zuerst jedes Geleis einzeln und dann die Geleise gemeinschaftlich.

Darauf kommt die Prüfung durch rollendes Gewicht, die wieder in zwei Abtheilungen zerfällt. Bei ersterer lässt man einen Zug, bestehend aus Lokomotive und Tender im Gewicht von wenigstens 72 t, sowie aus Wagen im Gewicht von wenigstens 15 t, derart auf die Brücke fahren, dass wenigstens ein ganzes Joch bedeckt ist; dieser Zug fährt nach und nach mit einer Geschwindigkeit von wenigstens 25 km in der Stunde.

Bei der zweiten Abtheilung lässt man einen Zug, bestehend aus 2 Maschinen, die mit ihrem Tender wenigstens je 35 t wiegen, sowie aus Wagen, die ebenso wie in den Personenzügen belastet sind, in solcher Länge auf die Brücke fahren, dass wenigstens ein ganzes Joch bedeckt ist; dieser Zug fährt nach und nach mit einer Geschwindigkeit von 35 und dann von 50 Stundenkilometern. Bei Brücken mit Doppelgeleisen finden diese Prüfungen jochweise zuerst auf jedem Geleise einzeln und dann auf beiden Geleisen gemeinschaftlich statt, indem man zunächst die beiden Züge in gleicher und darauf in entgegengesetzter Richtung derart fahren lässt, dass sie sich in der Mitte des Joches kreuzen.

Betriebseröffnungen.

1. Die im Departement des Landes gelegene Lokalbahn Saint-Vincent-de-Tyrosse-Soustons (11, 926 km) ist am 20. Juni mit den Zwischenstationen Tosse und Hardy eröffnet worden.

2. Die Departements-Eisenbahngesellschaft hat die Linie Tournon-Lamastre (32, 591 km) mit den Zwischenstationen Saint-Jean-de-Muzols (Haltestelle), Troye (Haltestelle), Colombier-le-Vieux-Saint-Barthélemy-le-Plein, Boucieux-le-Roi und Le Plat (Haltestelle) am 1. Juli in Betrieb genommen.

3. Die Orléansbahn hat von der Abkürzungslinie Montauban-Brive (Zufuhrbahn zum Pyrenäentunnel) die Theilstrecke Cahors-Brive (100, 189 km) mit den Endstationen Cahors und Brive, den Gemeinschaftsstationen Cazaules und Souillac mit der Linie Saint-Denis-Le Buisson, sowie mit den Zwischenstationen Espère, Saint-Denis-Catus, Théridac-Peyrilles, Dégagnac (Haltestelle), Saint-Clair, Gourdon, Nozac, Lamothe-Fénelon, Gignac-Cressensac, Chasteaux und Noailles am 1. Juli dem Betriebe übergeben.

4. Die Westbahn hat von der Linie Vire-Saint-Lô-Caen die Theilstrecke Vire-Aunay (40, 826 km) mit den Zwischenstationen la Graverie, Bény-Bocage-Carville, la Ferrière-Harang (Haltestelle), Guilberville, la Besace und Jurques am 1. Juli dem allgemeinen Verkehre übergeben.

5. Ferner hat dieselbe am vorgenannten Tage die an der Linie nach Versailles zwischen den Stationen Asnières und Courbevoie gelegene, etwa 1 km von Asnières entfernte Station Bécon-les-Bruyères, an der alle Vorortzüge nach Versailles und Moulineaux-Champ-de-Mars anhalten werden, für den Personen- und Güterverkehr eröffnet. Nach der für Ende August in Aussicht genommenen Eröffnung der etwa 0, 8 km langen Verbindung von Bécon-les-Bruyères nach der Linie La Garenne-Bezons-Saint-Germain, durch welche die den Zügen nach Havre und Cherbourg vorzubehaltende Linie Asnières-La Garenne-Bezons von den Zügen nach Saint-Germain entlastet werden soll, werden auch die letztgenannten Züge bei der neueröffneten Station anhalten. (Vergl. auch Nr. 92 S. 903 Jahrg. 1890 d. Ztg.)

Gemeinnützigkeitserklärungen.

Für gemeinnützig sind erklärt worden:

1. die Hafenbahnen von les Sables d'Olonne in der Vendee;
2. die im Departement Savoyen gelegene Zahnradbahn von Aix-les-Bains nach der Höhe des Revard (vergl. Nr. 52 S. 519 d. Ztg.);
3. die der Westbahn konzessionirten neuen Hafengeleise in Rouen;
4. die im Departement Haute-Savoie gelegene Strassenbahn Verrier-Collonges-sous-Salève;
5. die mit 0, 60 m Spurweite zu bauende, der Nationalen Schmalspurbahn-Gesellschaft konzessionirte Lokalbahn von der Station Aiguesvives nach dem Flecken Aiguesvives (Gard).

Konzessionsübertragungen.

Die Konzessionsübertragung ist genehmigt worden:

1. für die Strassenbahnen Blois-Ozuer-le-Marché und la Motte-Beuvron-Blois von dem ursprünglichen Konzessionsinhaber auf eine Aktiengesellschaft;
2. für die durch die Gesetze vom 3. März 1885 und vom 6. Dezember 1890 als gemeinnützig erklärten Lokalbahnen Bar-le-Duc-Vaubécourt, Rembercourt-aux-Pots-Clermont-en-Argonne und Beauzée-Verdun gemäss dem Vertrage vom 26. März 1891 von dem ursprünglichen Konzessionsinhaber auf die „Maas-Eisenbahngesellschaft" (compagnie meusienne de chemins de fer);
3. für die Eisenbahn Alençon-Condé gemäss dem Einverleibungsvertrage vom 14. Januar 1890 von der in Konkurs gerathenen Eisenbahngesellschaft des Orne-Departements auf die Westbahngesellschaft.
4. Der Gesetzentwurf, betreffend Einverleibung der Linien des Eure-Departements in das Westbahnnetz, wird der Kammer vorgelegt werden, sobald der Werth dieser Linien abgeschätzt ist.

Elektrische Beleuchtung von Pariser Bahnhöfen.

Im April d. J. hat die Westbahn die Vorarbeiten zu einer elektrischen Beleuchtungsanlage für ihren Montparnasse-Bahnhof in Paris anfertigen lassen. Mit dem Bau soll jetzt begonnen werden; die drei Maschinen zur Erzeugung der Elektrizität sollen je 50 Pferdekräfte haben und im Untergeschoss

des Bahnhofes auf der Ankunftsseite aufgestellt werden. Zur Rechten und Linken der Hauptansicht des Bahnhofsgebäudes sollen zwei Lampen von je 250 Kerzenstärke, im Innern des Gebäudes 60 andere Lampen von 25 bis 40 Kerzen Platz finden.

Ausserdem will auch die Orléansbahn ihren Pariser Hauptbahnhof vollständig durch elektrisches Licht beleuchten lassen, und zwar ist das System Cance bei dem veranstalteten Wettbewerb gewählt worden.

Vermehrung der Rauchabtheilungen in den Zügen.

Durch Art. 63 der Verordnung vom 15. November 1846 war in Frankreich das Rauchen im Eisenbahnwagen überhaupt untersagt. Durch Ministerialerlass vom 11. November 1880 wurde zwar das allgemeine Verbot aufrecht erhalten, aber insofern eine Ausnahme gemacht, dass das Rauchen in besonderen Abtheilungen, welche durch eine Tafel mit der Bezeichnung: „Raucher" (Fumeurs) kenntlich gemacht wurden, sowie in anderen Abtheilungen nach vorgängiger ausdrücklicher Zustimmung der Mitreisenden gestattet wurde. Gegen diese Bestimmungen wurden verschiedene Beschwerden laut, theils gegen die zu beschränkte Zahl der den Rauchern zur Verfügung gestellten Abtheilungen, theils gegen das Eindringen der Raucher in die nicht für sie bestimmten Abtheilungen. Seitens der Aufsichtsbehörden wurden daher im Einvernehmen mit den Gesellschaften Erhebungen angestellt, ob es nicht angemessen sei, die Zahl der Rauchabtheilungen zu vermehren und die zu deren Bezeichnung angebrachten Tafeln, welche nicht selten entfernt oder anderwärts angesteckt wurden, durch Anschriften an den Wagenkasten zu ersetzen. Der ebenfalls mit dieser Frage befasste Eisenbahnrath hat sich gegen den Ersatz der Tafeln durch Anschriften ausgesprochen, aber die Vermehrung der Rauchabtheilungen in dem Maasse befürwortet, dass in allen Zügen wenigstens ein oder zwei Rauchabtheilungen in jeder Klasse vorhanden sind. Dementsprechend hat der Minister der öffentlichen Arbeiten die Eisenbahnverwaltungen durch Rundschreiben vom 20. Juni d. J. aufgefordert, die Zahl der Rauchabtheilungen, soweit es die Zusammensetzung der Züge gestattet, zu vermehren.

Ermässigung der Personen- und Eilguttarife.

Nachdem sich die Regierung zur Abschaffung der Fahrkarten- und Eilgutsteuer hatte entschliessen müssen, konnten sich auch die Eisenbahnverwaltungen angesichts der durch die Verträge von 1885 übernommenen Verpflichtungen einer durchgreifenden Ermässigung der Personen- und Eilguttarife nicht entziehen und unterbreiteten dem Minister der öffentlichen Arbeiten ihre (in Nr. 18 S. 177 und Nr. 29 S. 287 d. Ztg. mitgetheilten) bezüglichen Vorschläge. Der über diese Vorschläge zur Begutachtung aufgeforderte Eisenbahnrath hat sich folgendermaassen ausgesprochen:

A. Die Eisenbahngesellschaften sind aufzufordern, ihre Vorschläge derart abzuändern, dass im Personenverkehre: 1. die Fahrpreise I. und II. Klasse, welche auf den III. Klasse nicht führenden Vorortlinien der Westbahn in Kraft sind, in allen Fällen, wo sie höher sind, auf die Grundlagen des neuen allgemeinen Tarifs (II. und III. Klasse) ermässigt werden; 2. die den Rückfahrkarten im Verhältniss zum doppelten Preise der einfachen Fahrt bewilligte Ermässigung auf 25 % des allgemeinen Tarifs in I. Klasse und auf 20 % in II. und III. Klasse gebracht werde, so dass die Fahrpreise in I. Klasse 25 %, in II. Klasse 28 % und in III. Klasse 36 % niedriger sind als diejenigen des Bedingnissheftes;

dass ferner im Eilgutverkehr: 1. der Verbandstarif auf die kleinen und mittleren Packete jeder Art im Gewicht bis zu 40 kg beschränkt, 2. ein Verbandstarif für Sendungen gewöhnlicher Waaren jede im Gewichte von mehr als 40 kg auf den vorgeschlagenen Grundlagen erstellt, 3. ein ähnlicher Verbandstarif für Lebensmittelsendungen jede im Gewichte von mehr als 40 kg erstellt, 4. der vorgeschlagene Zonentarif in einen Kilometertarif mit fallender Grundlage umgewandelt, 5. der Verbandstarif für kleine, nicht dem Postzwange unterliegende Packete aufrechterhalten, und 6. der Mindestbetrag im Verbandstarif für Packete von 40 kg und darunter für alle Gesellschaften auf 0,25 Frcs. festgesetzt werde.

B. Die Beschlussfassung ist auszusetzen: 1. bezüglich der von der Staatsbahnverwaltung für die Personentarife gemachten Vorschläge, bis die in dieser Beziehung von der Orléansbahn in der Absicht, die Bestimmungen über den gesetzlichen Beförderungsweg aus den Tarifen auszumerzen, gemachten Einwendungen geprüft sind; 2. bezüglich der Spezialtarife und Ausnahmesätze, deren Aufhebung gefordert ist, bis die erforderlichen Ermittelungen angestellt sind, um beurtheilen zu können, ob sich daraus nicht etwa eine nachweisbare Erhöhung ergibt, und 3. bezüglich der Abänderungen der Ministerialerlasse, welche die Beförderungspreise für die kleinen Packete bis zum Beschluss der Verordnung festsetzen.

C. Es ist von Vortheil, wenn bei dieser Gelegenheit 1. die einheitliche Gestaltung der Rückfahrkarten von irgend einem Bahnhof nach jedem beliebigen anderen Bahnhof der Französischen Eisenbahnnetze, und 2. die Ermässigung der Sätze der Spezialtarife für kleine Packete besonders von Lebensmitteln seitens der Aufsichtsbehörde ins Auge gefasst wird.

Auf dieser Grundlage hat der Minister der öffentlichen Arbeiten im Einverständniss mit dem Ministerrath die Verhandlungen mit den grossen Eisenbahngesellschaften neuerdings wieder aufgenommen und nach der „Agence Havas" bereits ein Einvernehmen erzielt; insbesondere willigen sie in die 20 % Ermässigung der Rückfahrkarten und in die Erstellung der Verbandstarife für Packete unter 40 kg.

Eisenbahnhaushalt für 1892.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat zu der Absicht des Kammerausschusses, den im Jahre 1892 auf Eisenbahn-Neubauten zu verwendenden Betrag von 160 auf 125 Millionen Francs herabzusetzen, sein Einverständniss erklärt; von diesen 125 Millionen sind 84 Millionen für die seitens der Gesellschaften auf Staatsrechnung und 41 Millionen für die von ihnen auf eigene Rechnung auszuführenden Bauten bestimmt. Die Ersparniss soll übrigens nicht durch Herabsetzung der Zahl der zu bauenden Kilometer, sondern durch Ermässigung der kilometrischen Baukosten erzielt werden.

Ausserdem hat Cavaignac, der Berichterstatter des Ausschusses, die Aufnahme folgender Bestimmung in das Finanzgesetz beantragt: „Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat die bis zum 31. Dezember 1890 reichende allgemeine Rechnung derjenigen Bauausführungen, die auf Grund der durch Gesetz vom 20. November 1883 genehmigten Verträge erfolgen, bis zum 30. Juni 1892, alsdann die Rechnung der im Jahre 1891 erfolgten Bauausführungen bis zum 30. September 1892 und vom Jahre 1893 ab die Rechnung der im abgelaufenen Jahre bewirkten Bauausführungen innerhalb der ersten 6 Monate jeden Jahres vorzulegen. Diese Rechnungen sind im Einverständniss mit dem Finanzminister und unter Vorbehalt späterer, durch die Nachprüfung erforderlich werdender Aenderungen aufzustellen."

Der Minister der öffentlichen Arbeiten erklärte, dass er sich wegen dieser Fassung zunächst mit dem Finanzminister besprechen müsse.

Bestätterungsdienst in Paris.

Die Berufsgenossenschaft der Böttcher des Seine- sowie des Seine-et-Oise-Departements hatte sich bei den Eisenbahnverwaltungen über den Wettbewerb beklagt, der ihr dadurch bereitet würde, dass die Rollfuhrleute gewisser Eisenbahnnetze den in der Wohnung lieferbaren Wein in Fässern in die Keller herabtrügen. Die Staatsbahnverwaltung antwortete, dass sie keinen eigenen Bestätterungsdienst in Paris habe, sondern dass derselbe für die über Chartres gehenden Waaren von der Westbahn, für die über Tours gehenden Waaren von der Orléansbahn ausgeübt werde. Die Ostbahn hat ihren Rollfuhrleuten das Herabtragen der Weinfässer in die Keller verboten; die Orléansbahn dagegen erkennt zwar an, dass diese Verrichtung nicht zu den Obliegenheiten der Rollfuhrleute gehört, da aber der Vorgang auf einer alt eingebürgerten Gewohnheit beruhe, so sehe sie sich ausser stande, ein bezügliches Verbot ergehen zu lassen.

Ernennung der Mitglieder der Eisenbahn-Verwaltungsräthe.

In dem mit Prüfung der Frage, betreffend die Art der Ernennung der Verwaltungsrath-Mitglieder der Eisenbahngesellschaften, betrauten Ausschusse hat der Minister der öffentlichen Arbeiten seine Ansicht in folgendem Sinne kundgegeben:

Die Mitglieder der Verwaltungsräthe der Eisenbahn- und Strassenbahngesellschaften können ihre Vollmacht erst ausüben, wenn ihre Wahl auf ihr Gesuch vom Minister der öffentlichen Arbeiten genehmigt ist. Der Minister hat das Recht, nach Anhörung der Gesellschaften die Vollmachten der Verwaltungsrath-Mitglieder für ungültig zu erklären und die Entlassung von Beamten irgend welchen Grades zu verlangen. Durch letztere Bestimmung wird das dem Minister durch den Erlass von 1852 bezüglich der Beamten ertheilte Recht auf die Verwaltungsrath-Mitglieder ausgedehnt; sie hat den Zweck, in ihrer Allgemeinheit alle Fälle und besonders den Fall zu treffen, wenn das Staatsinteresse die Nichtzulassung von Verwaltungsrath-Mitgliedern fremder Nationalität erfordern sollte. Rückwirkende Kraft soll das Gesetz nicht erhalten.

Nach Anhörung dieses Gutachtens des Ministers hat der Ausschuss folgenden Gesetzentwurf verfasst:

Art. 1. Die Bewerber um das Amt eines Verwaltungsrath-Mitgliedes der Eisenbahngesellschaften bedürfen zuvor der Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten.

Art. 2. Das ganze Personal der Eisenbahngesellschaften einschl. der Mitglieder des Verwaltungsrathes ist der Ueberwachung des Staates unterworfen. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat das Recht, nach Anhörung der Gesell-

schaften, die Ungültigkeit der Vollmachten der Verwaltungsrath-Mitglieder auszusprechen und die Entlassung der Beamten jeden Grades zu verlangen.

Aus England.

Ausstand der Londoner Omnibusbediensteten.

Der Verband der Londoner Omnibusbediensteten, dessen Mitglieder theils im Dienste der Roadcar-Company, theils in dem der General Omnibus-Company stehen, hatte behufs Erlangung günstigerer Arbeitsbedingungen seit langer Zeit einen Ausstand vorbereitet. Dieser Ausstand kam in der Nacht vom 6. zum 7. Juni wirklich zum Ausbruch; am Sonntag, den 7. Juni, war der gesammte für London so überaus wichtige Omnibusverkehr eingestellt. Die Wagen der Omnibusgesellschaften, die etwa die Fortsetzung ihrer Fahrten versuchten, wurden entweder trotz der beigegebenen polizeilichen Bedeckung zur Rückkehr gezwungen oder, nachdem die Insassen zum Aussteigen genöthigt und die Stränge durchschnitten waren, umgestürzt. Der gesammte Verkehr wandte sich der Untergrundbahn zu, die so den grössten Vortheil aus dem Ausstande zog.

Die Verhandlungen der Gesellschaften mit dem Verbande der Bediensteten führten nicht zum Ziele, hauptsächlich wohl, weil der Verband an dem Verlangen festhielt, dass den trotz des Ausstandes in Dienst gebliebenen Personen der Abschied gegeben werde. Daher verhandelte nunmehr jede Gesellschaft mit ihren eigenen Bediensteten; zwischen der Roadcar-Gesellschaft und ihren Bediensteten kam es bereits in einer am 9. Juni Abends abgehaltenen Versammlung zu einer Einigung, welche die Wiederaufnahme der Arbeit zur Folge hatte. Zwischen der General Omnibus-Company und ihren Angestellten kam dagegen erst durch Vermittelung des Lordmayors ein Vergleich zu stande, auf Grund dessen der Dienst am 14. Juni wieder aufgenommen wurde. Die neuen Arbeitsbedingungen der Londoner Omnibusbediensteten gründen sich auf den zwölfstündigen Arbeitstag, einen dienstfreien Tag wöchentlich jedoch unter Fortfall des Tagelohnes, und einen täglichen Lohnsatz von $6^1/_2$ sh. für Kutscher und von 5 sh. für Schaffner.

London, Brighton und Südküstenbahn.

Ein am 1. Mai auf der Brücke von Norwood vorgekommenes, mit dem Verlust vieler Menschenleben verknüpftes Eisenbahnunglück hatte das Handelsamt veranlasst, eine eingehende Untersuchung anstellen zu lassen; diese ergab, dass der Unfall durch den Bruch gusseiserner Träger, auf deren fehlerhafte Beschaffenheit bereits vor 15 Jahren gelegentlich eines ähnlichen Unfalls hingewiesen wurde, veranlasst worden ist. Noch überraschender ist ein von dem bekannten Ingenieur Sir John Fowler an die Direktion der Gesellschaft erstatteter Bericht, der zu dem Schlusse kommt, dass von den 171 Brücken der Bahn fast die Hälfte nicht den Anforderungen der Betriebssicherheit entspricht; 20 Brücken sowie die Shoreham-Uebersetzung müssten sogar von Grund aus umgebaut werden.

Das Handelsamt hat auf Grund der Untersuchung die Gesellschaft aufgefordert, die gusseisernen Brückenträger durch schmiedeeiserne oder Stahlträger zu ersetzen. Ausser den Kosten, welche die Ausführung dieses Erlasses erheischt, hat die Untersuchung noch für alle Englischen Eisenbahngesellschaften die unangenehme Wirkung gehabt, das die öffentliche Meinung das Handelsamt zu einer noch strengeren Ueberwachung der Gesellschaften auffordert.

Betriebseinnahmen im ersten Halbjahr 1891.

Die Betriebseinnahmen der 18 Englischen Hauptbahnen haben im ersten Halbjahr 1891 gegenüber den schon sehr günstigen Ergebnissen des gleichen Zeitraumes von 1890 noch um 482 000 £ zugenommen, woran besonders die Mittelland- und die Grosse Westbahn betheiligt sind. Da aber die noch nicht bekannten Ausgaben die Mehreinnahmen allem Anschein nach verzehren werden, so ist kaum Aussicht auf einen höheren Gewinn als in 1890. Für die Zukunft sind die Gesellschaften infolge der ihnen vom Handelsamt auferlegten Frachtentarife auf Mindereinnahmen gefasst. Das Parlament ist wenig geneigt, für die Gesellschaften einzutreten und hat erst kürzlich ihre Vermittelungsvorschläge bezüglich der Kohlentarife zurückgewiesen.

Unfälle im Jahre 1890.

Im Jahre 1810 sind auf den Bahnen des Vereinigten Königreichs im Dienste 499 Beamte getödtet und 3 122 verletzt worden, d. s. 14,71 bezw. 12,03 % mehr als im Vorjahre; die meisten Unfälle sind bei der Kuppelung der Wagen und bei Bedienung der Weichen vorgekommen.

Ausserdem sind im Bannkreis der Eisenbahn, aber nicht durch den Zugverkehr, 37 Personen getödtet und 6 287 verletzt worden, und zwar wurden 1 523 Unfälle bei Be- oder Entladung von Wagen und 2 288 durch Fallen oder aus Unvorsichtigkeit herbeigeführt.

London und Nordwestbahn.

Die London und Nordwestbahn hat eine bedeutende Vergrösserung ihres Endbahnhofes Euston in London in Angriff genommen. Durch Verbreiterung der Geleise hat sie von London nach Crewe (254 km) vier unabhängige Eisenbahnlinien erhalten, die mit den Hafengeleisen, den Ausweichgeleisen des Endbahnhofes und mit einem verwickelten Netze von Anschlüssen verbunden werden. Die sämmtlichen hierfür erforderlichen Weichen und Signale werden von einem grossartigen Stellwerk aus bedient, welches nach den Zeichnungen des Obermaschinenmeisters der Gesellschaft, F. W. Webb, in der Maschinenbau-Anstalt der Gesellschaft gebaut ist und 228 Hebel sowie 28 000 Riegel hat.

Die Strassenbahnen im Jahre 1889/90.

Die Strassenbahnen des Vereinigten Königreichs hatten Ende Juni 1890 eine Gesammtlänge von 948 Meilen (1 Meile = 1,609 km) gegen 949 Meilen zum gleichen Zeitpunkt des Vorjahres. Während sich also die Länge nicht erhöhte, erfuhren die Betriebsmittel eine wesentliche Vermehrung, und zwar die Pferde von 27 060 auf 27 719, die Lokomotiven von 539 auf 575 und die Wagen von 3 645 auf 3 801. Befördert wurden in dem vom 1. Juli 1889 bis dahin 1890 reichenden Berichtsjahre 526 369 328 Personen (48 773 060 Personen oder 10 % mehr als 1888/89); dieselben ergaben eine Einnahme von 3 214 743 £ (+ 234 519 £ oder 8 %). Die Ausgaben beanspruchten 2 402 800 £ (+ 136 819 £ oder 6 %), so dass ein Reinertrag von 811 943 £ (+ 97 700 £ oder 14 %) verblieb. Dieser Ertrag verzinste das thatsächliche Anlagekapital durchschnittlich mit 6 %.

29 Strassenbahnlinien gehören Gemeinden, 129 Linien verschiedenen Gesellschaften, die über ein genehmigtes Anlagekapital von 17 803 081 £ und zwar 12 426 454 £ Antheilscheine und 5 376 627 £ Schuldverschreibungen verfügen. Eingezahlt sind 9 582 165 £ Antheilscheine und 3 919 861 £ Schuldverschreibungen, zusammen also 13 502 026 £.

Aus Südamerika.

Chile.

Die Antofagasta and Bolivia railway company erzielte auf ihrer Linie Antofagasta-Uyuni im Jahre 1890 eine Betriebseinnahme von 2 726 447 Pesos gegen 2 058 698 Pesos in 1889 — eine Mehreinnahme von 667 748 Pesos, die lediglich dem allgemeinen Verkehrsaufschwung zu danken ist. Gleichwohl war das Unternehmen noch nicht imstande, sämmtliche Lasten zu tragen, und die Huanchaca-Bergwerksgesellschaft, welche ursprünglich die Konzession erwarb und diese dann an die genannte Eisenbahngesellschaft unter Zusicherung einer 15jährigen 6 % Verzinsung des Aktienkapitals übertrug, musste die Verwaltungskosten, die Zinsen und den Tilgungsbetrag der Schuldverschreibungen sowie die Zinsen des Aktienkapitals bestreiten; konnte aber auf die Zinsengewähr der Chilenischen Regierung noch nicht zurückgreifen. In den ersten 4 Monaten des laufenden Jahres ist trotz der Verkehrsunterbrechung im März durch den Bürgerkrieg nur eine Mindereinnahme von 23 000 Pesos gegen das Vorjahr zu vermerken. An der Verlängerung der Bahn nach Oruro wird kräftig gearbeitet; dagegen sind die gleichfalls übernommenen Wasserleitungsbauten gegen die Erwartungen zurückgeblieben, weshalb die Chilenische Regierung eine Fristverlängerung von 2 Jahren bewilligt hat.

Uruguay.

Die North Western of Uruguay railway company erzielte im Jahre 1890 eine Betriebseinnahme von 46 664 £ (4 811 £ mehr als 1889); davon verzehrten die Betriebsausgaben 32 977 £ oder 70,5 % der Einnahmen (gegen 78,8 % in 1889). Der Reinertrag würde einschl. der von der Regierung auf Grund der Zinsengewähr zu zahlenden Summe 25 483 £ betragen, die Regierung ist aber mit der Zahlung des Zinszuschusses noch für einen Theil des Jahres 1889 und für das ganze Jahr 1890 im Rückstand; es muss daher von der Vertheilung eines Gewinnes so lange Abstand genommen werden, bis die Regierung Zahlung geleistet hat. Sobald der erforderliche Betrag vorhanden ist, sollen 2 500 £ den Rücklagen zugeführt, 3 % Gewinn an die Vorzugs-Antheilscheine vertheilt und der Rest auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Venezuela.

Die $22^3/_4$ Meilen lange Eisenbahn La Guaira-Caracas hatte 1890 eine Betriebseinnahme von 131 916 £, die infolge des ganz erheblich gestiegenen Personenverkehrs um 6 872 £ höher ist als 1889; dagegen haben sich aber auch die Betriebsausgaben durch die 10 Monate lang fast ununterbrochen

strömenden Regengüsse und durch die im Januar auf 20 Meilen eingetretenen Erdrutschungen um 27 503 £ erhöht und betragen 88 143 £. Der Ueberschuss von 43 773 £ gestattete der am 9. Juni abgehaltenen Hauptversammlung, nach Verzinsung der Schuldverschreibungen, einen Gewinn von 7 % (einschl. der bereits geleisteten Abschlagszahlung) zu vertheilen und 3 473 £ auf neue Rechnung vorzutragen.

Die Quebrada Railway, Land and Copper Company betreibt die Quebrada-Eisenbahn, die Ende 1890 eröffnete Eisenbahn von Barquisimento nach dem Seehafen Tucacas und ausserdem Kupferbergwerke in Venezuela. In den ersten 4 Monaten 1891 erzielte sie aus dem Betriebe der beiden Eisenbahnen eine Einnahme von 38 752 £, aus demjenigen der Quebrada-Eisenbahn allein eine solche von 21 050 £ gegen 15 742 £ im gleichen Zeitraume des Vorjahres. Seit Eröffnung der neuen Linie hat der Personenverkehr derart zugenommen, dass die Gesellschaft einen neuen Dampferverkehr zwischen Tucacas und Puerto-Cabello einrichten muss. Einschliesslich eines Uebertrags von 36 560 £ aus 1889 betrug für 1890 der Ueberschuss 136 375 £; hiervon beanspruchten die Verzinsung der Schuldverschreibungen 32 416 £, aus 1889 rückständige Zinsen der Vorzugsantheilscheine 3 751 £, die Deckung der seit mehreren Jahren bestrittenen Anleihekosten 49 337 £, Entschädigungen 3 000 £ und die Verzinsung der Vorzugs-Antheilscheine für 1890 3 751 £, so dass noch 44 117 £ zur Verfügung der am 22. Mai abgehaltenen Hauptversammlung standen. Es wurde an die Stamm-Antheilscheine ein Gewinn von 5 % vertheilt und 7 821 £ auf neue Rechnung vorgetragen.

Entscheidung des Ober-Verwaltungsgerichts.

v. O. **Kommunal-Einkommenbesteuerung aus dem Eisenbahnbetrieb.** Das Erkenntniss des Preussischen Ober-Verwaltungsgerichts vom 28. November 1890 hat unter eingehender Motivirung den Rechtsgrundsatz angenommen: „Das Diensteinkommen eines im Eisenbahnbetriebe angestellten Beamten kommt als Ausgabe im Sinne des § 7 b des Kommunalabgaben-Gesetzes vom 27. Juli 1885 bei derjenigen Gemeinde in Betracht, in welcher derselbe seinen amtlichen Wohnsitz hat, ohne Rücksicht darauf, ob und inwieweit das Einkommen sich an Einrichtungen oder Anstalten knüpft, welche für die Steuerberechtigung der Gemeinde entscheidend sind.“ (Pr. Verw.-Bl. Bd. XII S. 464 f.)

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Ernannt sind: der bisherige Abtheilungsdirigent bei der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin, Ober-Regierungsrath Reitzenstein zum Präsidenten der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover und der Regierungs-Baumeister Gronewaldt in Stolp zum Eisenbahn-Bauinspektor, unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamt daselbst.

Verliehen ist: dem Regierungs- und Baurath Housselle in Berlin die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion in Berlin und dem Eisenbahn-Bauinspektor Leissner in Berlin die Stelle des Vorstandes des maschinentechnischen Büreaus der Eisenbahndirektion in Berlin.

Versetzt sind: der Regierungsrath Lottner, bisher in Schneidemühl, nach Köln behufs Wahrnehmung der Geschäfte eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion (rechtsrh.) daselbst, der Regierungsassessor Lentze, bisher in Altona, als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt in Hamburg, die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Seyberth, bisher in Salzwedel, als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt (Wittenberge-Leipzig) in Magdeburg und Sugg, bisher in Neisse, behufs Leitung der in und bei Breslau auszuführenden Um- und Neubauten an die Eisenbahndirektion in Breslau, die Regierungs-Baumeister Brettschneider und Guttsmann in Berlin, ersterer in das Baubüreau für die Ausführung neuer Bahnen bei der Königlichen Eisenbahndirektion daselbst, letzterer nach Warmbrunn unter Uebertragung der Geschäfte des Abtheilungs-Baumeisters für die Neubaustrecke Hirschberg-Petersdorf.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Der im diesseitigen Verwaltungsbezirke an der Bahnstrecke Löhne-Hamm zwischen Bielefeld und Herford gelegene Haltepunkt Brake-Schildesche ist zur Haltestelle erweitert und wird als solche vom 15. August d. J. ab, ausser für den bisher wahrgenommenen Personen- und Gepäckverkehr, auch für den gesammten Eilgut- und Frachtgutverkehr nach Maassgabe der reglementarischen Bestimmungen innerhalb des diesseitigen Bezirks sowie für den Verkehr mit sämmtlichen Preussischen Staatsbahnen und für einige andere Verbandsverkehre eröffnet.

Die Güter- und Eilgutabfertigungsstellen ertheilen auf Anfrage nähere Auskunft.

Hannover, den 1. August 1891. (1563)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-Rumänischer Kohlenverkehr. Mit dem 1. September d. J. tritt zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung Oberschlesischer Steinkohlen, Brikets und Koks nach Stationen der Rumänischen Eisenbahnen ein Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält neue ermässigte Theilfrachtsätze „vom Schnittpunkt“ bis zu den Rumänischen Empfangsstationen und die Einbeziehung des Bahnschachtes der Gräfin Lauragrube in den Tarif.

Druckabzüge sind von den betheiligten Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 4. August 1891. (1564)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinischer Nachbarverkehr. In den im vorbezeichneten Verkehr bestehenden Ausnahmetarif H für Schwefelkies wird die Station Stolberg (Köln lrh.) vom 4. d. Mts. ab mit einem Frachtsatze von 0,40 ℳ ab Grevenbrück und von 0,27 ℳ für 100 kg ab Schwelm aufgenommen.

Köln, den 3. August 1891. (1565)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Preussisch-Bayerischer Vieh- etc. Verkehr. Werden für Kleinvieh in Ermangelung von Wagen mit mehreren Böden zwei oder mehrere gewöhnliche einbödige Wagen gestellt, so ist die Fracht für die Hälfte des Flächenraums der verwendeten Wagen unter vorschriftsmässiger Abrundung auf Grund der Tarifsätze für Kleinvieh in Wagen mit mehreren Böden zu berechnen.

Diese Bestimmung tritt sofort in Kraft.

Erfurt, den 3. August 1891. (1566)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 1. September l. J. gelangt der Nachtrag XVI zu Theil II, Tarifheft Nr. 1 des **Bayerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Gütertarifs** zur Einführung.

München, den 30. Juli 1891. (1567)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Am 1. September l. J. gelangt der Nachtrag I zu Theil III Heft 2 des **Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Verbands-Gütertarifs** zur Einführung.

München, den 30 Juli 1891. (1568)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Am 1. September l. J. gelangt der Nachtrag XIV zu Tarifheft IV für den **Oesterreichisch-Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Güterverkehr** zur Einführung.

München, den 31. Juli 1891. (1569)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Rheinischer Nachbarverkehr. Vom 5. d. Mts. ab kommen für Steinkohlen, Eisen und Stahl des Spezialtarifs II und Grubenhölzer, welche in Wagenladungen mit direkten Frachtbriefen nach oder von Stationen der Wermelskirchen-Burger Bahn aufgegeben werden, im Verkehr zwischen Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn einer- und Station Wermelskirchen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld andererseits die um 0,03 ℳ für 100 kg ermässigten Frachtsätze der letzteren Station zur Berechnung.

Köln, den 4. August 1891. (1570)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Saarbrücken-Pfälzischer Verkehr. Mit Gültigkeit vom 10. August d. J. wird der Artikel „Reisabfälle“ in das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter aufgenommen.

Köln, den 3. August 1891. (1571)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Kohlenverkehr mit Belgien. Mit Gültigkeit vom 10. August d. J. ab treten für die Beförderung von Steinkohlen, Koks und Brikets von Alsdorf nach Belgischen Stationen, sowie in umgekehrter Richtung von Belgischen Kohlenstationen nach Alsdorf ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilt die betreffende Güter-Abfertigungsstelle.
Köln, den 3. August 1891. (1572)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Am 1. September tritt ein Berichtigungs- und Ergänzungsblatt zu Theil II des Deutsch-Italienischen Gütertarifs in Kraft. Dasselbe kann gratis von unserer Drucksachenkontrole bezogen werden.
Strassburg, den 31. Juli 1891. (1573)
Die geschäftsführende Verwaltung
für den Verkehr via Gotthard:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Frachtberechnung für Kleinvieh in einbödigen Wagen an Stelle von Etagewagen. Die Bestimmung, nach welcher bei Gestellung von zwei oder mehr gewöhnlichen Wagen statt eines Wagens mit mehreren Böden die Fracht für die Hälfte des wirklichen Flächenraumes der verwendeten Wagen nach den Tarifsätzen für Kleinvieh in Wagen mit mehreren Böden zu berechnen ist, wird vom 10. August ab auf den gesammten Geltungsbereich der nachstehenden Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren ausgedehnt:
Lokaltarif für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld (einschl. der Eisern-Siegener Eisenbahn) vom 1. Juli 1888,
Tarif für den Verkehr zwischen den Stationen des Bezirks Elberfeld einerseits und den Stationen des Bezirks Erfurt, der Saal-, Weimar-Geraer- und Werra-Eisenbahn andererseits vom 15. Mai 1884,
Gemeinschaftlicher Tarif für den Verkehr zwischen den Stationen der Bezirke Altona, Frankfurt a/M. usw. vom 1. Oktober 1889.
Elberfeld, den 1. August 1891. (1574)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 10. August 1891 gelangen in den Staatsbahn-Gütertarifen Bromberg-Berlin und Bromberg-Breslau ermässigte Ausnahme-Frachtsätze für Heede und Werg in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg von Königsberg i/Pr. Ostbahnhof und Braunsberg, Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, nach Schlesischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Breslau zur Einführung.
Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren.
Bromberg, den 30. Juli 1891. (1575)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn-Güterverkehr Elberfeld-Magdeburg. Mit Ablauf des 30. September d. J. tritt der im Staatsbahn-Gütertarif Elberfeld-Magdeburg vom 1. Januar 1889 enthaltene Ausnahmetarif 7 für Petroleum und Naphtha ausser Gültigkeit.
Elberfeld, den 5/8. 1891. (1576)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Breslau-Sächsischer Vieh usw.-Verkehr. Am 15. August d. J. treten direkte Frachtsätze für Vieh in Wagenladungen zwischen Gellendorf einerseits, sowie Chemnitz und Dresden andererseits in Kraft.
Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.
Breslau, den 4. August 1891. (1577)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Für den Verkehr zwischen Fulda und Gelnhausen, Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M., einerseits und einigen Stationen des Direktionsbezirks Elberfeld andererseits treten am 10. August d. J. anderweite gekürzte Tarifentfernungen in Kraft. Näheres ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren. (1578)
Frankfurt a/M., den 4. August 1891.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Voraussichtlich auf 1. September d. J. tritt für den Deutsch-Oesterreichischen Personenverkehr via Arlberg ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen in den Taxen II. und III. Klasse Ermässigungen, in den Taxen I. Klasse einige geringfügige Erhöhungen eintreten werden.
Nähere Auskunft ertheilt unser Personen-Tarifbüreau.
Karlsruhe, den 3. August 1891. (1579)
Generaldirektion.

---

3. Verdingungen.

Gesellschaft für den Betrieb Niederländischer Staatsbahnen. Es soll die Lieferung von
2 000 000 kg Stahlschienen und
145 000 „ Stahllaschen
verdungen werden.
Submissionstermin Dienstag, den 18. August 1891, Mittags 2 Uhr, in unserem Centralbüreau in Utrecht, bis zu welchem Offerten mit der Aufschrift: „Offerten auf die Lieferung von Stahlschienen und Laschen" einzureichen sind.
Die Bedingungen werden auf Franco-Anfrage abgegeben. (1580)
Der Generaldirektor.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Schienenbruch-Verbände
einfachster und sicherster Apparat, entstandene Schienenbrüche in 2 Minuten zu beseitigen, liefert sofort
Lorenz Zawadzki,
Maschinenfabrikant, Samter.

Columbus-Freitreppe
D. R. P.
Columbus-Perron und Trottoir aus Eisen, für Gärten, Wege, Böschungen, Dämme; besonders vortheilhaft für Anlagen in aufgeschüttetem Boden; haltbarer, schöner, 33 % billiger als Steintreppen. Ill. Preisliste kostenfrei.
Richard Hermanns & Co., Elberfeld.

Vorkursus: October. **Anhaltische Bauschule Zerbst** Wintersemester: 4. November.
Bauhandwerker, Tischler, Steinmetzen, Ziegelei-Techniker, s. Fachschule f. Eisenb.-, Strassen- u. Wasserbautechniker. Reifeprfg. v. Staats-Prüfungs-Commiss. Kostenf. Ausk. d. d. Direct.

Technikum Hildburghausen. Getrennte Fachschulen für Maschinentechniker etc. Baugewerk & Bahnmeister etc.
Hon. 75 Mk. Vorunterr. frei. Rathke, Dir.

Rudolf Weber, Haynau i/Schlesien
empfiehlt seine anerkannt vorzüglichen
Eisenbahn-Blitz-Draisinen
neuester Construction.
Preis pro Stück 300 Mark.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin.
Kgl. Eisenbahn-Betriebsamt.
Stralsund, d. 23/10. 90.
An Herrn Rudolf Weber, Haynau i/Schl.
Auf das gefl. Schreiben v. 12/8. d. J. erwidern wir Ihnen ergebenst, dass die von Ihnen in diesem Jahre bezogenen 3 sogenannten Blitz-Draisinen sich bisher gut bewährt haben. Dieselben verbinden Leichtigkeit, Fahrsicherheit und bequemen Sitz mit leichter Transportfähigkeit. Wir halten diese Draisinen zur Benützung für Streckenrevisionen für wohl geeignet.
gez. Hoos.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt von S. Gray in Köln am Rhein, betr. Schienenspurrichter mit selbstthätigem Spurmaass, bei.

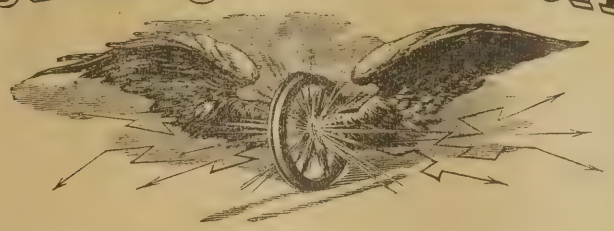
Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 62. **Zeitung des Vereins** 1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.



Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 800 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 12. August 1891.

Dieser Nummer liegt Nr. 15 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Stockholmer Konferenzreise. (Schluss.)
Die Güterbewegung auf den Eisenbahnen u. den Wasserläufen Russlands in 1889. (Schluss.)
Vereins-Mittheilungen:
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Vorarbeiten.
Eröffnungen und Erweiterung bezw. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen und Güternebenstellen.
Aenderung von Stationsnamen.
Preussische Staatsbahnen:
Durchführung d. Personenzüge.
Güterbeförderung in Personenzügen.
Fahrpreis-Ermässigung.
Fahren von Zügen unter Anwendung durchgehender Bremsen auf Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung.
Lübeck-Büchener Eisenbahn.
Die Pfälzischen Eisenb. in 1890.
Sächsische Staatsbahnen.
Stendal-Tangermünder Eisenb.
Luftdruckbremsen.
Verkehr mit Frankreich.
Deutsch-Schwedisch-Norwegisch. Eisenbahnverband.
Hamburg-Altonaer Pferdeb.-Ges.
Moselkanalisirung.
Rhein-Weser-Elbekanal.
Elektrizitätsges. in Hamburg.
Internationale Tarifdelegation.
Geschäftsberichte Oesterreichischer Eisenbahnen:
Oesterr. Nordwestbahn.
Süd-Norddeutsche Verbindungsb.
Aus der Schweiz:
Kreisschreiben des Bundesrathes an die Schweizer. Eisenbahnverwaltungen, betr. Beleuchtung der Bahnhöfe.
Kreisschreiben des Eisenbahndepartements, betr. Belohnung für die Entdeckung betriebsgefährlicher Schäden.
Bödelibahn.
Aus Frankreich:
Pariser Stadtbahn.
Eisenbahnunglück auf dem Bahnhof Saint Mandé.
Lokomotivversuche.
Gültigkeitsbedingung für Ausflugsfahrkarten.
Personalnachrichten.
Personalnachrichten:
K. K. Oesterr. Staatsbahnen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Berichtigungen.
2. Eröffnung von Strecken.
3. Eröffnung von Stationen.
4. Güterverkehr.
5. Fahrplanbekanntmachungen.
6. Verdingungen.
7. Vermischte Bekanntmachung.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Zur Stockholmer Konferenzreise.

(Schluss aus Nr. 61.)*)

Am folgenden Vormittag war der Himmel nicht so freundlich mehr, so dass bei dem mittelst Sonderzug unternommenen Ausflug nach Upsala eine minder zahlreiche Betheiligung stattfand. — Am Abend verliessen wir das schöne Stockholm, ein Theil, um mittelst Sonderzug um 6.25 Nachm. nach Trollhätta und Gothenburg oder auch nach Christiania zu reisen, ein anderer Theil — mit mir 26 Personen —, um mit dem Sonderzuge um 9.50 Nachm. die Fahrt nach Drontheim zu unternehmen, deren Führer Herr Betriebsdirektor Graf Taube, Chef des V. Distrikts der Schwedischen Staatseisenbahnen war.

Diese Tour umfasst 854 km Eisenbahnlänge und zwar 748 km auf der Schwedischen und 106 km auf der Norwegischen Seite. In Bollnäs, 317 km von Stockholm, hatten wir am Morgen des 20. Juni von 6.26—7.56 den ersten Aufenthalt für das Frühstück, das in dem ausgezeichnet ausgestatteten, uns zu Ehren beflaggten Bahnhofshotel eingenommen und für 1½ Kronen mehr als vorzüglich war — in Bräcke, 515 km von Stockholm, speisten wir von 1.39—2.49 Mittag und hatten auf dem Bahnhofe Gelegenheit, den grossen Umfang des Holzverladegeschäfts kennen zu lernen, das daselbst jetzt alljährlich 3 Monate lang anhält und täglich 2 Züge mit je 60 Wagen Holzstämmen erheischt; die Ladevorrichtung gestattet das tägliche Verladen von 150 Wagenladungen Stammholz. — Die Gegend ist hochromantisch; auf den zahlreichen Seen schwimmen Hölzer, Sägemühle reiht sich an Sägemühle. Bis nach Bräcke und Bollnäs sollen im Winter während etwa 14 Tage die wilden Rennthiere, Elenthiere und Bären aus dem Norden herunterkommen. Um 4.34 N. waren wir in Oestersund, 586 km von Stockholm, der Hauptstadt von Jemtland, woselbst am grossen See (Storsjö) das Dampfboot Carl XV. für uns zur Fahrt bereit lag, auf dem Herr Trafikdirektor Kapitän Oertendahl aus Oestersund die Führung übernahm und dessen Gattin und drei liebe Töchter, diese in der ungemein kleidsamen Schwedischen Tracht, das Boot mit bestiegen. Der Storsjö hat eine fruchtbare Umgebung mit Ackerfeldern und Waldungen, im westlichen Hintergrunde Schneeberge, darunter den 4. höchsten Berg Schwedens, den Åreskutan von 1470 m Höhe und die Oviksberge, welche eine zusammenhängende Reihe gewaltiger Massen bilden, deren Gipfel hier und da mit Schnee bedeckt sind, darunter einer in der Mitte mit einem Schneefleck, der einem Reiher gleicht, dessen mittleres Theil in den heissen Tagen schmilzt, so dass der Reiher die Flügel zu heben scheint — man sagt dann, der Hochsommer sei da. Nach 1½ stündiger Rundfahrt, auf der uns mehrere Dampfer begegneten, landeten wir um 7 Uhr Nachm. an der Insel Frösö bei Kungsgården und besuchten den hohen Aussichtspunkt bei der Kirche, die eine der ältesten des nördlichen Schwedens sein soll, von wo aus man einen herrlichen Rundblick auf Oestersund und auf die schneebedeckten fernen

*) In Nr. 61 S. 593, 2. Spalte, 6. Zeile von unten ist statt Oberdirektor „Haler“ „Hahr“ zu lesen. Die Red.

Berge geniesst. Um ½9 Uhr stiegen wir bei Wallsünd wieder zu Schiff und um 9 Uhr waren wir in den für uns bereit gehaltenen Zimmern des Grand Hotel und des Nya Hotel in Oestersund zur Uebernachtung wohl untergebracht. Der herrliche Abend, an dem die Tageshelle fast bis ½12 Uhr festhielt, war nicht geeignet, die elektrische Beleuchtung, welche für Oestersund eingerichtet ist, kennen zu lernen, wir benutzten aber die helle Abendzeit, um über die 432 m lange Brücke zu gehen und den angeblich aus dem 11. Jahrhundert stammenden Runenstein zu sehen, der am anderen Ufer zu Ehren Oestmanns, Gudfastars Sohn, des ersten Verkündigers des Christenthums in dieser Gegend, in einem mit eisernem Geländer umgebenen 4—5 qm grossen Raume aufgestellt ist. — Oestersund ist eine malerisch gelegene, im Jahre 1786 am Abhange des Seeufers errichtete, regelmässig in geraden, sich rechtwinklich schneidenden Strassen erbaute, bereits mit Telephoneinrichtungen versehene Stadt mit jetzt 5 500 Einwohnern gegen 2 800 im Jahre 1880 und 4 600 im Jahre 1886, in der wir vortrefflich übernachtet haben; ich halte dafür, dass Oestersund als Eisenbahnpunkt mit Rücksicht auf seine ausgesuchte Lage in herrlicher Natur und reiner Luft und seine Einrichtungen in nicht ferner Zeit erheblich an Umfang und Bedeutung gewinnen muss.

Am 21. Juni verliessen wir Oestersund früh 7 Uhr mit dem Sonderzuge; die Bahn steigt von da bis zur Wasserscheide bei Storlien, 162 km Länge, im Mittel 1 : 60; wir fuhren an Seen entlang und durch geringwüchsige Wälder, in Mörsil gab es von 8.58—9.30 Vorm. treffliches Frühstück — der Åreskutan wurde immer deutlicher sichtbar, um 10.40 Vorm., bei Station Åre, hatten wir ihn in nächster Nähe; bei der nächsten Station, Dufed, stiegen wir aus, um einen Ausflug zur Besichtigung des Tännfors „Schwedens schönster Wasserfall“ zu unternehmen; zwölf flotte „skjuts“ standen bereit, die den wohl 15 km langen Weg schnellstens zurücklegten, der über Berg und Thal, anfangs an wohlgepflegten Höfen vorüber, dann aber durch ausgedehnte, von der als Usnea barbata bekannten Flechte heimgesuchte und dadurch verfallene, verdorbene und zerstörte Waldungen, hin nach Bodsjöedet am Tännsjön führte; mit Booten ward dieser 2 km breite See passirt und darauf in 15 Minuten der Wasserfall erreicht, der einen gewaltigen Eindruck macht, denn 30 m hoch stürzen die Wasser des Tännfors mindestens 50 m breit senkrecht herab in den See Norn. Herr Kapitän Oertendahl hatte uns zu Ehren auf dem Wiesenvorlande, auf dem das in Deutschland seltene gelbe Veilchen blühte, aber auch die Flechte heimisch war, ein Zelt errichten lassen, in welchem gütige Damen Erfrischungen aller Art gastfrei darboten. Viele Bewohner der Umgegend und insbesondere Herr Hammarström, der Besitzer von Bodsjöedet mit seiner Schwedisch gekleideten schönen Tochter waren mit anwesend. Wir dankten mit herzlicher Rede und Hoch!

Infolge des Ausflugs, der über 5 Stunden Zeit in Anpsruch genommen hatte, waren wir gegen den Fahrplan um fast 2 Stunden verspätet — der Zug erstieg die Wasserscheide, die Fahrt ging durch Oede, Wald und Sumpfland, an langen Schneezäunen vorüber, schneebedeckte Berge in naher Sicht, zuletzt durch Strecken, in denen der Schnee noch festlag und die Vegetation fast aufhörte, nur die Zwergbirke war noch vereinzelt zu sehen. Um 5.55 Nachm. waren wir in Storlien, der Schwedischen, 594 m hoch gelegenen Grenzstation, auf der uns eine Lappenfamilie vorgestellt ward — wo wir dinirten und leider von unseren Schwedischen Führern, den Herren Graf Taube, Kapitän Oertendahl, Kapitän Strokirk und Claesson Abschied nehmen mussten. Die bequemen Wagen des Sonderzugs gingen hier über in den Sonderzug, mit welchem uns die Norwegische Staatsbahnverwaltung auf der 106 km langen Merakerbahn von Storlien nach Drontheim brachte, deren 35 km lange Strecke zwischen Storlien und Gudaa die steile Gradiente 1 : 52 und eine ziemliche Anzahl hölzerner Tunnel zum Schutz gegen Schneefall hat. Dieselbe führt an dem hübschen Orte Meraker, welcher der Bahn den Namen gegeben, vorüber, durch eine anfangs öde und einsame, bald aber mit dem Abstiege baum- und waldreich werdende Gegend, die immer freundlicher wird und von Gudaa ab bis hin nach Drontheim — 71 km Länge — wohlkultivirt, fruchtbar und schön genannt werden muss; die Flora von Stockholm, welche sich nördlich kaum bis Upsala erstreckt und z. B. die Nordgrenze des Vorkommens der Eiche umfasst, findet sich hier in der 4 ° nördlicheren Gegend wieder. Kastanien, Ahorn, Ulmen, Birken, Rüstern, ganze Reihen grosser Balsampappeln, Eschen und Eichen, Wallnuss- und Apfelbäume schmückten die Flur.

In Drontheim, dem lieblich gelegenen Trondhjem, der alten Königsstadt, der Stadt mit der ums Jahr 1000 gegründeten Domkirche, in der Olaf der Heilige ruht, deren alte Pracht die Neuzeit wieder herzustellen begonnen hat, trennte sich anderen Tags die Konferenzgesellschaft — der grosse Theil fuhr mit der Eisenbahn direkt nach Christiania, einige Herren reisten mit dem am Montag, den 22. Juni, Abends 9 Uhr abgehenden Touristendampfer „Kong Harald“ nach dem Nordkap, ich selbst aber bestieg am 23. Juni Abends 9 Uhr mit Mr. Spiller (Vesuv-Eisenbahn) und Mr. Ruelle (Paris-Lyoner Eisenbahn) das eben vom Nordkap zurückgekommene Touristenschiff „Neptun“ zur Fahrt nach Christiansund, Molde und Bergen. Von da an allein, unternahm ich noch einen Abstecher in das herrliche Norge Land auf der Bergen-Voss-Eisenbahn und bestieg am 25. Juni Abends den Postdampfer „Kong Sverre“, mit dem ich die Westküste Norwegens, immer bei prachtvollstem Wetter, weiter bereiste; die Stationen Stavanger, Egersund, Flekkefjord, Arendal, Kragero boten besonderes Interesse; in Moss verliess ich das Schiff, um nach einem vierstündigen Aufenthalte daselbst am 27. Juni Abends 11.24 in einem komfortablen Schlafwagen des Kurierzugs Christiania - Gothenburg - Helsingborg Platz zu nehmen und die Heimreise via Kopenhagen anzutreten.

Ueberall in Skandinavien scheint das Telephonwesen ausserordentlich stark entwickelt, jedenfalls weit entwickelter, als in Deutschland; die Taxen sind durchaus sehr gering und Abonnements äusserst billig. Im Vestibul des Bahnhofs Drontheim war sogar ein Automat aufgestellt, der den Telephongebrauch gegen Einwurf von 10 Oere gestattete und in dem bescheidenen Restaurant nahe der kleinen Station Nestum der Bergen-Voss-Eisenbahn eine Sprechstelle, für deren 3 Minuten lange Benutzung nur 20 Oere zu bezahlen waren.

Zum Schluss die poetischen Dankworte, welche Herr Kaiserlicher Rath Sekira (K. K. Oesterreichische Südbahn) den Skandinavischen Gastfreunden am 19. Juni beim Abgange des Drontheimer Sonderzuges in Stockholm dargebracht hat:

Gastfreundschaft, die als des Morgenlands Sitte
Rühmen wir hören, sie — hier in der Mitte
Nordischer Stämme — als blühenden Baum
Trafen wir Gäste aus Osten und Süden;
Schön, wie sie irgend auf Erden hienieden
Schöner und herrlicher blühen mag kaum!

Hier hegt ein Kraftvolk gediegener Männer,
Jeglichen Wissens tiefgründlicher Kenner
Sie, als die Blüthe der Humanität.
Hier nicht als Satzung ist hoch sie gehalten;
Hoher Gesinnung entspricht sie; ihr Walten
Hierlands die Wege der Grazien geht.

Euch nun, Ihr Edlen, vor Allem wir wollen
Danken! — Doch mehr als nur Dank wir Euch zollen;
Was Ihr gethan habt, die Herzen bezwang.
Lasst denn zur Palme die Blume uns legen,
Nehmt, was wir alle Euch bringen entgegen:
Nehmt unsre Liebe zugleich mit dem Dank!

Wir danken Herrn Sekira, welcher mit dieser schönen, von der allgemeinen Anerkennung getragenen und begeistert aufgenommenen Dichtung unseren Gefühlen trefflichen Ausdruck gegeben hat, indem wir ihm die Schlussworte seiner eige-

nen „An die Festgenossen“ gerichteten Poesie aus seiner der Konferenz gewidmeten „Blumenlese“, zurufen:

Eisern ist die Spur des Lebens;
Eisern, damit sich's bewährt,
Muss das Rad sein am Gefährte,
Das auf solcher Spur verkehrt.

Heil Euch, Ritter ihr vom Geiste,
Die das Rad so klug als kühn
Lenken, und zugleich die Blumen
Pflücken, die am Wege blüh'n!

Baurath Ernst Kohl-Weimar.

Die Güterbewegung auf den Eisenbahnen und den Wasserläufen Russlands im Jahre 1889.

(Schluss aus Nr. 61.)

2. Die Güterbewegung auf den Wasserläufen.

Als zweitwichtigster Verkehrsweg kommen die Wasserläufe für Russland in Betracht. Bei dem ausgesprochen kontinentalen Charakter des Klimas des Russischen Reiches, bei der östlichen Lage Russlands und bei Berücksichtigung des Umstandes, dass die Häfen des Weissen Meeres und der Ostseeküste unter dem Einflusse der nördlichen Lage für viele Monate (mit Ausnahme der Häfen von Libau und Windau) durch Eis geschlossen sind und dass selbst die Häfen des Schwarzen und Asowschen Meeres unter der Behinderung, welche das Eis der Schifffahrt entgegenstellt, leiden, haben die Flüsse gegenwärtig, wo die Eisenbahnen das Land durchziehen, eine sehr viel weniger wichtige und ausschlaggebende Bedeutung für die Entwickelung der produktiven Kräfte des Landes als ehedem.

Es spricht sich dieses auch in der nachfolgenden Zahlenreihe aus, welche die gesammten, auf Wasserwegen transportirten Gütermengen darstellen; es gelangten nämlich ausschliesslich Bauholz zur Beförderung:

1880 . . .	512 400 000 Pud	1885 . . .	519 900 000 Pud
1881 . . .	472 000 000 „	1886 . . .	544 100 000 „
1882 . . .	513 300 000 „	1887 . . .	559 500 000 „
1883 . . .	489 300 000 „	1888 . . .	571 500 000 „
1884 . . .	492 500 000 „	1889 . . .	614 600 000 „

Hält man diese Zahlenreihe denjenigen über die von den Eisenbahnen bewegten Quantitäten gegenüber, so tritt vor allem der gewaltige Unterschied in der Entwickelung derselben entgegen. Während dort das Anwachsen der bewegten Gütermassen ein stetiges und dabei sehr schnelles ist, sehen wir hier ein Auf- und Niedergehen der Quantitäten und ausserdem ein verhältnissmässig langsames Vorwärtsschreiten, das erst in den letzten Jahren regelmässig sich entwickelt hat. Es tritt uns also auch für Russland deutlich der hohe Werth der Eisenbahnen für die volkswirthschaftliche Entwickelung entgegen. Hiermit soll allerdings durchaus nicht die Bedeutung der Wasserwege unterschätzt werden, vielmehr ist es für jeden Kenner der Russischen Verkehrsverhältnisse eine unbestrittene Thatsache, dass, wenn gegenwärtig der Verkehr auf den Wasserwegen ein verhältnissmässig geringer ist, dieses nicht seinen Grund hat in dem mangelnden Bedürfniss nach diesem Verkehrswege, sondern sehr vielmehr in dem verwahrlosten, jeder regelmässigen Pflege entbehrenden Zustande derselben. Namentlich gilt letzteres von den Kanalverbindungen, denn bis auf den grossen Kanal, der die Wolga mit Petersburg verbindet, das sogenannte Mariensystem, welches ziemlich gut erhalten ist und gegenwärtig einer umfangreichen Reparatur und Erweiterung unterzogen wird, befinden sich die übrigen Kanäle fast ausnahmslos in einem trostlosen Zustande. Hierin und ferner in dem Umstande, dass aus den grossen Flüssen nicht die Hindernisse, welche der Schifffahrt durch Stromschnellen, Untiefen usw. bereitet werden, fortgeschafft werden, wird wohl in erster Reihe der Grund für die langsame Entwickelung des Verkehrs auf den Wasserwegen zu suchen sein. Im Interesse des grossen Reiches, das ja eine wichtige Rolle bei der Versorgung des übrigen Europa mit Nahrungsmitteln spielt, muss gehofft werden, dass den Wasserwegen allmählich die Beachtung zu theil werde, welche dieselben in jeder Beziehung verdienen und wodurch der Entwickelung des Volkswohlstandes ein überaus grosser Dienst geleistet und derselben eine wirksame Förderung angedeihen würde.

Was enthält nun aber der Bericht der statistischen Abtheilung des Ministeriums der Verkehrsanstalten über die Güterbewegung auf den Wasserwegen?

Zunächst muss darauf hingewiesen werden, dass die vorgenannte Abtheilung für die Jahre 1888 und 1889 auch Angaben über die beförderten Mengen Bauholz gesammelt und veröffentlicht hat; hiernach wurden befördert 1888 479,2 Millionen Pud und 1889 530,5 Millionen Pud. Beiden fehlen aber die gleichen Angaben für die früheren Jahre, sodass sich in dieser wichtigen Richtung der Einfluss der Wasserstrassen auf die Handelsbewegung nicht verfolgen lässt. Was nun die Güterbewegung für 1888 und 1889 einschliesslich Bauholz anlangt, so wurden befördert:

	Millionen Pud		Prozent der gesammten Transportmengen	
	1888	1889	1888	1889
1. Weizen	48,5	52,6	4,6	4,6
2. Weizenmehl	9,0	8,7	0,9	0,8
3. Roggen	39,6	31,7	3,7	2,8
4. Roggenmehl	17,1	23,3	1,6	2,0
5. Hafer	32,7	27,6	3,1	2,4
6. Gerste	8,9	7,5	0,9	0,6
7. Grütze aller Art	9,2	7,8	0,9	0,7
8. Salz	21,6	24,5	2,1	2,1
9. Naphtaprodukte:				
a) Naphta und Naphtarückstände	30,7	42,4	2,9	3,7
b) Petroleum usw.	15,2	18,7	1,4	1,7
10. Steinkohlen	3,2	3,6	0,3	0,3
11. Holz	128,7	138,3	12,3	12,1
12. Bauholz (geflösst und verschifft)	538,3	598,4	51,2	52,5

Man sieht hieraus, dass $^2/_3$ aller auf den Wasserwegen bewegten Güter durch Holz repräsentirt werden, d. h. desjenigen Artikels, der seiner Billigkeit wegen eine theurere Transportart nicht gestattet.

Demnächst gruppirt der Bericht die einzelnen Wasserwege, wie dieselben sich zu einzelnen zusammenhängenden, grossen Verkehrsadern vereinigen lassen und findet hierbei, dass es in Russland 11 grössere Wasserstrassen gibt, die jedoch zum Theil unter einander zusammenhängen und sich mit den darauf beförderten Mengen wie folgt zusammenfassen lassen, nämlich:

	1888 Pud	1889 Pud
1. das Bassin der Wolga, Newa, Dwina und des Onegasystems	696,2	742,0
2. das Bassin des Dnjepr, der Düna, des Niemen und der Weichsel	294,6	344,0
3. das Bassin des Don	32,9	29,2
4. „ „ „ Dnjestr	14,4	16,8
5. „ „ der Narowa	12,6	13,1

Was ferner die einzelnen Gütermengen anlangt, welche auf den verschiedenen Wasserwegen befördert wurden, so ergibt sich, dass im Jahre 1889 befördert wurden auf dem Bassin:

	Güter überhaupt	Getreide	Salz	Naphta	Petroleum	Steinkohlen	Holz	Bauholz
	in Millionen Pud							
1. der Wolga usw.	742,0	101,6	21,4	41,8	17,9	2,7	128,2	297,4
2. des Dnjepr usw.	344,0	41,6	2,9	—	0,03	0,6	8,3	274,3
3. „ Don	29,2	8,5	0,07	0,6	0,8	0,3	0,02	12,3
4. „ Dnjestr . .	16,8	7,4	0,09	—	—	—	0,09	3,3
5. der Narowa . .	13,1	0,02	0,01	—	—	—	1,7	11,1

Von den im einzelnen angeführten Verkehrsausweisen für das Wolgabassin entstammen: 65 % des beförderten Getreides aus dem Gebiete der Kama und demjenigen der Wolga, welches südlich von der Mündung der Kama belegen ist, 72 % sämmtlichen Holzes (d. h. Brennholz) aus dem Gebiete der Newa, des Ladoga, Onega und Ilmensee, 89 % des Bauholzes aus dem Gebiete der Kama, Scheksna, dem Weissen See sowie den vorgenannten 3 Seen, 96 % sämmtlichen Salzes von dem südlichen Theil der Wolga usw. Hieraus lässt sich annähernd ein Bild darüber gewinnen, welche Bedeutung die einzelnen Theile dieses für Russland wichtigsten Wasserweges für die verschiedenen Produktionszweige hat. Es tritt hierbei namentlich die Kama in den Vordergrund des Interesses, denn sie allein lieferte der Wolga 106,4 Millionen Pud, wovon auf Getreide 21,8, auf Salz 12,9 und auf Bauholz 34,0 Millionen Pud entfallen.

Was das Dnjeprsystem anlangt, so stammen 84 % Getreide aus dem Gebiete südlich der grossen Stromschnellen (Povogen) her; während sich der Zufluss des Holzes sowohl von nördlich als auch von südlich der Stromschnellen rekrutirt.

Die übrigen Flussläufe sind von weniger grosser Bedeutung, so dass es genügt für diese auf die voraufgeführten allgemeinen Daten hinzuweisen.

Von Interesse ist es noch, aus dem Berichte zu entnehmen, dass im Jahre 1889 zusammen 131,4 Millionen Pud Güter von den Wasserwegen auf Eisenbahnen übergingen, während umgekehrt nur 32,3 Millionen Pud die Eisenbahnen verliessen und auf Wasserwegen weiter befördert wurden. Zu diesem Gesammtquantum gehörten die nachfolgenden hauptsächlichsten Artikel, von denen übergingen auf die:

	Getreide	Salz	Naphta	Petroleum	Steinkohlen	Holz	Bauholz
	Millionen Pud						
Eisenbahnen . . .	23,0	9,4	21,5	16,0	0,1	4,4	57,0
Flüsse	13,2	6,8	0,6	0,7	0,7	0,1	10,2

Es ergibt sich also auch für Russland aus diesen Zahlen der Einfluss der Eisenbahnen, mit ihrem schnellen, Zufälligkeiten mehr oder weniger entzogenen Transport, auf die Heranziehung der Güter zur Beförderung, während in umgekehrter Richtung wohl mehr der Zwang, die Güter nicht weiter auf Eisenbahnen befördern zu können, dieselben den Wasserwegen zuführte. Die beiden hier aufgeführten Gesammtquantitäten, nämlich 131,4 bezw. 32,3 Millionen Pud Güter sind jedoch von der gesammten Güterbewegung Russlands in Abzug zu bringen, um die wirkliche Anzahl bewegter Pud zu finden, weil dieselben an den Uebergangsstellen voraussichtlich auf beiden Seiten vorkommen. Im übrigen ist das Quantum verhältnissmässig nicht sehr gross und wird der Rechenfehler kein allzu grosser, auch wenn man die Zahlen unverändert benutzt.

Aus dem gesammten Zahlenbilde, das sich uns in dem Berichte entrollt, gewinnen wir einen Einblick in die Grossartigkeit der Leistung der Transportwege, namentlich wenn man berücksichtigt, dass die Entwickelung des Eisenbahnnetzes noch eine verhältnissmässig geringe ist, und dass die Wasserwege, mit Ausnahme des Mariensystems, sich in einem ziemlich schwer benutzbaren Zustande befinden. Demnächst aber tritt uns namentlich die Grossartigkeit der Steigerung der produktiven Kräfte des Landes entgegen, dem zweifellos mit Hebung seines Kulturniveaus auch eine bedeutende Hebung seiner Produktion und namentlich der Qualität derselben bevorsteht, wodurch der Einfluss dieses grossen Reiches auf die Versorgung des übrigen Europas mit Nahrungsmitteln usw. regelmässig wachsen muss.

Wir können unser Referat über diese Publikation jedoch nicht schliessen, ohne der Exaktheit der Zusammenstellung und Verarbeitung der Tabellen die gebührende Anerkennung zu theil werden zu lassen, sowie den Fortschritt festzustellen, der fast nach jeder Richtung hin bei jeder neuen Publikation konstatirt werden kann, so dass wir mit Interesse und Spannung auf eine jede neue Ausgabe warten.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2658 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Antrag auf Einführung der einheitlichen Eisenbahnzeit im äusseren Dienst der Vereinsbahnen (abgesandt am 7. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Vorarbeiten.

Der Aktiengesellschaft der Pfälzischen Nordbahnen ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Staudernheim durch das Glanthal über Meisenheim nach Lauterecken auf dem Preussischen Staatsgebiet ertheilt worden.

Eröffnungen und Erweiterung bezw. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen und Güternebenstellen.

Direktionsbezirk Berlin. Am 1. d. Mts. ist in Brüssow eine Eisenbahn-Güternebenstelle für den nicht an der Eisenbahn belegenen Ort Brüssow, sowie für die Ortschaften Menkin und Wollschow eingerichtet worden.

Direktionsbezirk Frankfurt a. M. Die an der Bahnstrecke Wiesbaden-Langenschwalbach belegene Haltestelle Bleidenstadt, welche bisher nur für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eingerichtet war, ist am 1. d. Mts. auch für den Güterverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet worden.

Direktionsbezirk Hannover. Der an der Bahnstrecke Löhne-Hamm zwischen Bielefeld und Herford gelegene Haltepunkt Brake-Schildesche ist zur Haltestelle erweitert und wird als solche am 15. d. Mts., ausser für den bisher wahrgenommenen Personen- und Gepäckverkehr, auch für den gesammten Eilgut- und Frachtgutverkehr eröffnet werden.

Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.). Auf der neuen Station Düsseldorf ist vom 1. d. Mts. ab die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eingestellt worden.

Aenderung von Stationsnamen.

Die Haltestelle Lahrbach an der Bahnstrecke Fulda-Tann im Direktionsbezirk Frankfurt a. M. führt fortan die Bezeichnung Habel-Lahrbach.

Preussische Staatsbahnen:

Durchführung der Personenzüge.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat kürzlich Veranlassung genommen, den Eisenbahndirektionen die Sorge für eine prompte Durchführung der Personenzüge, namentlich der durchgehenden Züge, zur besonderen Pflicht zu machen. Nächst der pünktlichen fahrplanmässigen Beförderung, auf welche in erster Reihe mit aller Strenge hingewirkt werden muss, ist darauf Bedacht zu nehmen, die Folgen etwa eingetretener Verspätungen für die Reisenden thunlichst zu mildern

und abzuschwächen. Zugleich ist eine eingehende Nachprüfung der für die einzelnen Züge auf den Anschlussbahnhöfen festgesetzten Wartezeiten empfohlen und darauf hingewiesen, dass zwar einerseits durch das Abwarten verspäteter Züge andere wichtigere Anschlüsse eines grossen durchgehenden Zuges nicht in Frage gestellt werden dürfen, dass indess andererseits da, wo diese Bedenken nicht obwalten, namentlich wo weitere wichtige Anschlüsse des wartenden Zuges nicht in Betracht kommen, die Wartezeiten so weit auszudehnen seien, als dies mit dem Betrieb und dem sonst zu bedienenden Verkehr irgend verträglich sei.

Güterbeförderung in Personenzügen.

Vom 15. August d. J. ab wird die nach den Zusatzbestimmungen 6 zum § 26 des Betriebsreglements, Theil I des Personentarifs der Preussischen Staatseisenbahnen, zulässige Einrichtung, wonach im Staatsbahnverkehr Güter aller Art, welche sich zur Beförderung im Packwagen eignen, zur tarifmässigen Gepäckfracht auf Gepäckschein auch ohne Lösung von Fahrkarten aufgegeben werden können, auf den Verkehr zwischen allen für die Gepäckabfertigung eingerichteten Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen ausgedehnt, soweit nicht Betriebsrücksichten bei einzelnen Personenhaltestellen bezw. Haltepunkten eine Ausnahme nothwendig machen. Ueber die Frachtberechnung der fraglichen Gepäckstücke, über deren Leitung und die zu benutzenden Züge, über die Beförderung nach Orten mit getrennten Personenbahnhöfen, zwischen welchen Personenzüge nicht verkehren, sowie über Verbindungsbahnen geben die Gepäck-Abfertigungsstellen nähere Auskunft. Die Preussischen Staatsbahnen übernehmen damit eine Einrichtung, die auf den Süddeutschen Bahnen unter der Bezeichnung „Expressgutbeförderung“ schon längere Jahre mit Erfolg besteht.

Fahrpreis-Ermässigung.

Auf Veranlassung des Deutschen Centralkomitees für die aus Russland ausgewiesenen Juden hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten bestimmt, dass diesen Auswanderern bei Benutzung der IV. Wagenklasse auf den Preussischen Staatseisenbahnen diejenige Vergünstigung zu Theil werde, welche für Arbeiterbeförderungen, bei denen ein öffentliches Interesse vorliegt, gewährt wird, also eine Ermässigung von 25 % des üblichen Fahrpreises. In diesem Falle dürfte das öffentliche Interesse vorzugsweise darin zu erblicken sein, dass der Auswandererzug aus gesundheitlichen Rücksichten möglichst schnell von der Russischen Grenze nach den Hafenorten und von da nach den überseeischen Endzielen gelenkt werde.

Fahren von Zügen unter Anwendung durchgehender Bremsen auf Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung.

Die Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische) in Köln ist ermächtigt worden, bis auf weiteres in Züge der Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung, welche mit einer grösseren Geschwindigkeit als 30 km in der Stunde fahren, am Schlusse einzelne nicht mit durchgehender Bremse versehene Wagen mit höchstens 6 Achsen anhängen zu lassen, sofern dadurch die zulässige Zugstärke von 20 Wagenachsen nicht überschritten wird, die erforderliche Anzahl von Bremsachsen, welche von der Lokomotive bedient werden können, im Zuge vorhanden ist und auf Neigungen von mehr als 1:200 in einer zusammenhängenden Länge von über 1000 m der letzte Wagen eine von Hand bediente Bremse hat.

Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Das Reichsgericht hat am 1. Juli die Revision in der Sache gegen die Bahn wegen Ungültigkeit der Wahl des Senators Plessing zurückgewiesen. In den Urtheilsgründen des Reichsgerichts heisst es u. a.: „Die Hinterlegung der Aktien und die Ausstellung des Scheines seitens der Gesellschaft kann nicht als der das Stimmrecht des Aktionärs konstituirende Akt aufgefasst werden, sondern nur als eine Kontrolmaassregel für ordnungsmässige Ausübung des Stimmrechts. Die Ausübung selbst geschieht erst durch die Stimmabgabe. Wird nun Artikel 249 f des Handelsgesetzbuchs dahin verstanden, dass die Benutzung fremder Aktien zur Ausübung des Stimmrechts ohne Einwilligung des Eigenthümers der Aktien den betreffenden Beschluss anfechtbar macht, so muss man zu der Konsequenz kommen, dass der Widerruf dieser Einwilligung vor der Abstimmung dem Inhaber der Aktien die Vertretungsbefugniss entzieht. Allein sobald man dem Art. 249 f auch eine civilrechtliche Bedeutung beimisst, kann die „Einwilligung“ nur als Bevollmächtigung aufgefasst werden, der Widerruf derselben mithin nur insofern in Betracht kommen, als derselbe gegenüber der Gesellschaft erklärt ist. Eine solche Erklärung ist nun aber vor der Abstimmung in keiner Weise erfolgt, auch nicht versucht worden. Der lediglich dem Pfandinhaber gegenüber erklärte Widerruf ist für den Rechtsbestand der Vollmacht bedeutungslos.“

Die Pfälzischen Eisenbahnen im Jahre 1890.

In Ergänzung unserer Mittheilung in Nr. 31 S. 307 d. Ztg. theilen wir noch folgendes mit:

Die Gesämmtlänge der Pfälzischen Eisenbahnen hat sich mit der am 15. Oktober 1890 erfolgten Betriebseröffnung der schmalspurigen Lokalbahnstrecke Ludwigshafen-Dannstadt von 667 auf 681 km erhöht.

Im Jahre 1890 wurden befördert 6 078 882 Personen (gegen 5 693 833 Personen im Vorjahre), 212 561 (179 076) Militärs, 9 787 (9 015) t Gepäck, 10 059 (9 179) Hunde, 23 885 (23 067) t Eil- und Expressgut, 269 478 (257 014) t Stückgut, 3 349 668 (3 238 887) t Wagenladungsgut, 1 373 760 (1 345 451) t Kohlen, 12 733 (6 191) t Militärgut und 405 485 (356 651) Stück Vieh; ferner 101 772 (109 487) t frachtpflichtiges Dienstgut.

Vereinnahmt wurden aus dem Personen- und Gepäckverkehr 4 564 684 (4 190 525) ℳ, aus dem Güter- und Viehverkehr 11 005 187 (10 503 256) ℳ, aus dem Kohlenverkehr 3 523 982 (3,475 369) ℳ und aus sonstigen Quellen 2 009 602 (1 914 992) ℳ, zusammen 21 103 455 (20 084 142) ℳ, somit 1 019 313 ℳ = 5,08 % mehr als im Vorjahr.

In den im Berichtsjahre mehr beförderten 385 049 Personen sind rund 100 000 Personen mit einem Ertrage von etwas über 21 000 ℳ einbegriffen, welche auf der neu eröffneten Linie Ludwigshafen-Dannstadt befördert wurden. Die Steigerung der Einnahme um 319 000 ℳ oder 8,30 % hat diejenige des Verkehrs von nur 6,76 % überholt, nachdem die seit 1. April 1890 erfolgte Erhebung von Zuschlägen für Benutzung der Schnellzüge seitens der mit Rückfahrkarten versehenen Reisenden die Einnahmen nicht unerheblich erhöht hat, auf die Verkehrsziffer aber, bei welcher die Zuschlagskarten nicht mitgezählt werden, ohne Einfluss geblieben ist.

Der Gesammt-Güterverkehr hat nach vorstehender Vergleichsziffer mit einer Mehreinnahme von 550 545 ℳ oder 3,94 % gegen das Vorjahr auch im Jahre 1890 die schon längst errungene Bedeutung als die wichtigste und entwickelungsfähigste Einnahmequelle der Pfälzischen Eisenbahnen wieder behauptet.

Sächsische Staatsbahnen.

Der Rechnungsabschluss über den Betrieb der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen auf das Jahr 1890 stellt einer Gesammteinnahme von 86 648 095 ℳ oder mehr gegen das Vorjahr 1 323 827 ℳ eine Gesammtausgabe von 53 733 032 ℳ oder mehr 4 540 395 ℳ gegenüber, so dass sich ein Ueberschuss von 32 915 063 ℳ oder weniger 3 216 568 ℳ ergibt. Die Gesammteinnahme vertheilt sich auf 1. den Personen- und Gepäckverkehr mit 26 434 495 ℳ (gegen 24 919 812 ℳ im Vorjahre), und zwar wurden vereinnahmt aus der Beförderung von Personen (ausschliesslich Militär) 25 468 439 ℳ, aus der Beförderung von Militär 369 392 ℳ, aus der Beförderung von Gepäck- und Traglasten 542 431 ℳ, aus der Beförderung von Hunden 27 097 ℳ, für bestellte Sonderzüge nach besonderem Tarife 11 963 ℳ, aus Lagergeldern, Strafgeldern usw., soweit dieselben aus dem Personen- und Gepäckverkehre herrühren, 15 170 ℳ; 2. den Güterverkehr mit 55 790 723 (55 970 118) ℳ, und zwar für Beförderung von Eil- und Expressgut (einschliesslich Equipagen und anderer Fahrzeuge) 1 414 358 ℳ, für Beförderung von Frachtgut 50 290 838 Mark, für Beförderung von Postgut 100 024 ℳ, für Beförderung von Militärgut (einschliesslich Pferde und Fahrzeuge) 105 973 ℳ, für Beförderung von Vieh (ausgenommen Hunde) 974 096 ℳ, für Beförderung von Leichen 21 866 ℳ, für Beförderueg von frachtpflichtigem Dienstgute 963 201 ℳ, aus Nebenerträgen, als Frachtzuschlägen, Lager-, Lade-, Stand- und Wiegegeld usw. 1 920 363 Mark; 3. Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter mit 801 565 (779 545) ℳ; 4. Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln mit 1 990 803 (2 045 986) ℳ; 5. Erträgnisse aus Veräusserungen mit 89 711 (103 398) ℳ; 6. verschiedene sonstige Einnahmen mit 1 540 798 (1 505 376) ℳ. Der Personenverkehr brachte 26 434 495 ℳ oder mehr 1 514 652 ℳ, der Güterverkehr 55 790 723 ℳ oder weniger 179 395 ℳ. Das mittlere Anlagekapital von 662 031 241 ℳ verzinste sich mit 4,972 % gegen 5,584 % im Vorjahr, d. i. 0,216 % weniger. Durchschnittlich auf jedes Kilometer Bahnlänge gerechnet, beziffert sich der Ueberschuss auf 13 050 (14 672) ℳ. Aus dem Erneuerungsfonds sind im Jahre 1890 aufgewendet worden: a) für Oberbaumaterialien 3 055 894 ℳ, b) für Transportmittel 1 897 345 ℳ. Die Mehrausgaben sind zurückzuführen auf Steigerung der Löhne und die vermehrten Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen.

Stendal-Tangermünder Eisenbahn.

Der Aufsichtsrath hat beschlossen, der Generalversammlung die Vertheilung einer Dividende von 5 % für das Jahr 1890/91 vorzuschlagen.

Luftdruckbremsen.

Dem „Staatsanzeiger für Württemberg“ zufolge ist die Ausrüstung der Lokomotiven und Wagen der Württembergischen Staatseisenbahnen mit der Luftdruckbremse so weit vorgeschritten, dass zur Zeit mit Ausnahme weniger Züge bei sämmtlichen fahrplanmässigen Schnell-, Personen- und Lokalzügen diese Bremse angewendet wird.

Verkehr mit Frankreich.

Am 15. d. Mts. tritt ein neuer Deutsch-Französischer Eisenbahn-Gütertarif für die unmittelbare Beförderung von Gütern und Eisenbahn-Fahrzeugen zwischen Stationen der Deutschen Bahnen (mit und über Elsass-Lothringen) und Stationen der Französischen Ostbahn in Kraft. Der neue Tarif bringt eine Reihe von Ausnahmesätzen, besonders für Getreide und Hülsenfrüchte, ferner für Sprit und Rohspiritus, Holz, Eisen, Stahl, Eisen- und Stahlwaaren sowie Bier, die letzteren sämmtlich nur in der Richtung nach Frankreich gültig.

Deutsch-Schwedisch-Norwegischer Eisenbahnverband.

Am 1. September d. J. tritt ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen für den Verkehr zwischen den Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen südlich von Hamburg einerseits und den sämmtlichen Stationen der Schwedischen und Norwegischen Eisenbahnen andererseits ermässigte Frachtsätze zur Einführung gelangen, und zwar beziehen sich diese auf Eil- und Stückgüter. Bisher wurden diese Transporte in Hamburg auf die Lübeck-Hamburger (bezw. Lübeck-Büchener) Route umexpedirt, in Zukunft gehen dieselben über die Schleswig-Holsteinischen Bahnen und über die Dänischen Staatsbahnen.

Hamburg-Altonaer Pferdebahngesellschaft.

In der Generalversammlung wurden die mit den betreffenden Behörden geschlossenen Verträge über Verlängerung der Konzession bis Ende 1915, sowie einige Abänderungen der Gesellschaftssatzungen genehmigt.

Moselkanalisirung.

Behufs Prüfung des vom Baurath Schönbrod auf Veranlassung von Schifffahrtsinteressenten ausgearbeiteten Entwurfs der Moselkanalisirung hat der Oberpräsident der Rheinprovinz im Auftrage der Herren Minister für Handel und Gewerbe, der Finanzen und der öffentlichen Arbeiten auf den 18. d. Mts. nach Köln eine Konferenz von Schifffahrtssachverständigen einberufen zur Erörterung bezw. Beantwortung folgender Fragen: 1. ob die vorgesehene Abmessung der Schiffsgefässe (Schleppkähne von 60 m Länge, 8 m Breite und 1,8 m Tiefgang) für den Verkehr auf der kanalisirten Mosel zweckmässig erscheinen bezw. ob und welche anderen Maasse für angezeigt erachtet würden; 2. in welcher Grösse Schleppdampfer zu bauen wären (nach dem Projekt sollen dieselben mindestens eine Länge von 24 m, 4,5 m Breite und 1,5 m Tiefgang haben); 3. ob die vorgesehene Art des Schifffahrtverkehrs zweckmässig sei, wonach die Schleusen zur Aufnahme je eines Schleppers mit einem Schleppkahn eingerichtet werden sollen, oder ob es besser sei, die Schleusen zur Aufnahme je eines ganzen Schiffszuges einzurichten, oder endlich die Schleusen nur zur Aufnahme eines Schleppkahnes einzurichten, so dass die Dampfer nur auf der Haltung zwischen je zwei Schleusen verkehren; ferner, welche Abmessung für die Schleusen erforderlich wäre (nach dem Entwurf beträgt die Länge der Schleusenkammer 84,5 m, die lichte Weite 8,5 m, die Wassertiefe über dem Drempel 2,5 m), und welche besondere Einrichtung bei den Schleusen vorzusehen sein würde. Eine weitere Frage beschäftigt sich mit der Zweckmässigkeit der bezeichneten Art des Schifffahrtbetriebes, bei welcher die Bewältigung einer jährlichen Frachtmenge von 2 500 000 t vorgesehen ist, und ferner, ob zu diesem Zweck die Erbauung zweier (Parallel-) Schleusen nothwendig sei, bezw. welche besondere Vorkehrungen dabei zu treffen seien. Sodann wird um eine gutachtliche Aeusserung ersucht, an welchen Stellen und in welchen Grössen Ein- und Ausladehäfen herzustellen seien, und mit welcher Ausrüstung solche zu versehen wären, und endlich, in wie weit die vorhandenen Brücken über der Mosel etwa umgebaut werden müssten, um in Bezug auf lichte Weite und Höhe ihrer Oeffnungen den Anforderungen des Schifffahrtverkehres zu genügen.

Rhein-Weser-Elbekanal.

Mit der Ausführung der allgemeinen Vorarbeiten für den Rhein-Weser-Elbekanal ist der Regierungs- und Baurath Messerschmidt, bisher bei der Königlichen Ansiedlungskommission in Posen, beauftragt und zu dem Ende der Königlichen Kanalkommission in Münster zugeordnet. Derselbe wird seinen Wohnsitz in Hannover nehmen. Die Vorarbeiten nehmen, nach dem „Berl. Act.“ voraussichtlich einen Zeitraum von 2 Jahren in Anspruch.

Elektrizitätsgesellschaft in Hamburg.

Unter dieser Firma hat sich in Hamburg eine Aktiengesellschaft mit einem volleingezahlten Kapital von 1 200 000 ℳ konstituirt.

Internationale Tarifdelegation.

Vor einiger Zeit tagte in München eine Generalkonferenz der Deutschen, Oesterreichisch-Ungarischen, Belgischen und Niederländischen Eisenbahnen, in welcher die Errichtung einer Centralstelle zur Berathung und Beschlussfassung über Tarifangelegenheiten allgemeiner Natur beschlossen wurde. Die Wiener Direktion der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft hatte in einem Rundschreiben darauf hingewiesen, dass allgemeine Tarifangelegenheiten, wie z. B. die Waarenklassifikation im gemeinschaftlichen Theil 1 nur sehr schwierig auf schriftlichem Wege zu erledigen sind. Da sie in ihren weiteren Ausführungen eine Abhilfe gegen diese Uebelstände in einer Centralisirung und mündlichen Besprechung erblickte, wurde ihrerseits die Schaffung einer Centralstelle in Antrag gebracht. Um nun für die Verhandlungen dieses Antrages eine Basis zu schaffen, hatte die antragstellende Verwaltung gleichzeitig den Entwurf eines Organisationsstatuts sammt einem Motivenbericht versandt, in dem es u. a. hiess: Die an den direkten Verkehren zwischen den Niederlanden, Belgien und ganz Deutschland einerseits und Oesterreich und Ungarn andererseits betheiligten Eisenbahnverwaltungen gründen unter der Bezeichnung: „Internationale Tarifdelegation“ eine Vereinigung. Die Firma „Delegation“ statt der anscheinend näher liegenden Bezeichnung „Komitee“ oder „Kommission“ wird aus dem Grunde in Vorschlag gebracht, weil diese Vereinigung nicht nur als eine berathende, sondern auch als eine innerhalb bestimmter Grenzen beschliessende Körperschaft gedacht wird.

Nach eingehender Besprechung des vorliegenden Materials einigte sich die Generalkonferenz zur Annahme der nachfolgenden statutarischen Bestimmungen für den Centralausschuss für allgemeine Angelegenheiten in den Deutsch-, bezw. Belgisch-Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verkehren. § 1. Zusammensetzung. Von den an den Theilen I für den Deutsch-, bezw. Niederländisch- und Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verband betheiligten Verwaltungen wird zum Zwecke der einheitlichen Berathung der den Verkehr in diesen Verbänden gemeinsam berührenden Angelegenheiten ein Centralausschuss eingesetzt. Derselbe besteht aus 12 Deutschen, 10 Oesterreichischen und Ungarischen Verwaltungen, einer Belgischen und einer Niederländischen Verwaltung. Dieselben werden von den vorbezeichneten Gruppen gewählt und wählen aus sich eine vorsitzende Verwaltung. § 2. Geschäftskreis. Gegenstand der Verhandlungen bildet die Berathung und Beschlussfassung über diejenigen Anträge allgemeiner Art, welche von einem der Verbandsmitglieder bei dem Centralausschuss gestellt, oder demselben auf Beschluss eines Verbandes überwiesen werden. Hierunter fallen somit speziell: 1. Die Fortbildung der Theile I (Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement, Güterkassifikationen) der im § 1 bezeichneten Verbandsgüterverkehre. 2. Die gleichmässige Durchführung solcher gemeinsamer tarifarischer Verbandseinrichtungen usw., welche nicht in den Geschäftsbereich des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen fallen. 3. Auslegung der unter 1 und 2 bezeichneten Vorschriften und Bestimmungen bei Hervortreten von Meinungsverschiedenheiten. § 3. Einbringung von Anträgen. Die Anträge sind unter genauer Begründung und Formulirung bei der vorsitzenden Verwaltung einzubringen. Erachtet die vorsitzende Verwaltung es im Einzelfalle für erforderlich, so bestimmt dieselbe eine oder mehrere Verwaltungen zur Uebernahme des schriftlichen Referats. Die Anträge bezw. die Referate müssen mindestens 14 Tage vor der Konferenz allen betheiligten Verwaltungen in Abschrift zugefertigt werden. § 4. Sitzungen. Die Versammlungen finden nach Bedarf, in der Regel aber zweimal im Jahre statt. Zur Beschlussfähigkeit gehört die Anwesenheit von mindestens 12 Verwaltungen. Die Beschlussfassung erfolgt nach Stimmenmehrheit der vertretenen Verwaltungen. Bei Stimmengleichheit gilt der Antrag als abgelehnt. An den Sitzungen können ausser den ständigen Mitgliedern des Centralausschusses auch andere Mitglieder mit berathender Stimme theilnehmen. § 5. Mittheilung der Beschlüsse. Ueber die Verhandlungen wird ein Protokoll aufgenommen, auf welches von allen Verbandsverwaltungen binnen einer genau zu bezeichnenden Frist von in der Regel 8 Wochen Erklärungen abzugeben sind. Soweit für einzelne Verwaltungen die Genehmigung der Aufsichtsbehörde innerhalb der vorgedachten Frist nicht eingeht, ist rechtzeitig Mittheilung zu machen. Der Widerspruch gegen einen Beschluss ist besonders zu begründen und eventuell ein Gegenantrag einzubringen. Die Durchführung in den einzelnen Verbänden wird dadurch nicht

gehindert. § 6. Vollziehbarkeit der Beschlüsse. Soweit die Beschlüsse vollzugreif geworden sind, setzt sich die vorsitzende Verwaltung des Centralausschusses mit den geschäftsführenden Verwaltungen der einzelnen Verbände in Verbindung. § 7. Kosten. Die Kosten der Geschäftsführung werden auf die Mitglieder des Centralausschusses zu gleichen Theilen vertheilt. § 8. Kündigung. Die Kündigung dieser Vereinbarungen steht jeder der betheiligten Verwaltungen mit sechsmonatlicher Frist zu.

Nachdem die Bestimmungen für die zu schaffende Centralstelle festgestellt waren, konnte die Konferenz sofort zur Wahl des Ausschusses schreiten. Es wurden folgende Verwaltungen in den Centralausschuss gewählt: die Badischen, Bayerischen und Württembergischen Staatsbahnen, Oberhessischen Eisenbahnen, Reichs-Eisenbahnen, Sächsischen Staatsbahnen und 6 Preussische Eisenbahndirektionen. Von Oesterreichischen und Ungarischen Verwaltungen wurden gewählt: K. K. Oesterreichische Staatsbahnen, Königlich Ungarische Staatsbahnen, Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn, Fünfkirchen-Barcser Bahn, Kaschau-Oderberger Bahn, Oesterreichische Nordwestbahn, Böhmische Nordbahn, Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft, Buschtêhrader Bahn und Südbahn, ferner die Belgische Staatsbahn und Holländische Eisenbahngesellschaft. Im unmittelbaren Anschlusse hieran hielt der in der Generalkonferenz gewählte Centralausschuss seine konstituirende Versammlung ab. Auf Vorschlag des Herrn Hofraths Dr. Liharzik ward die Königliche Eisenbahndirektion in Berlin einstimmig zur geschäftsführenden Verwaltung des Centralausschusses gewählt. Herr Regierungsrath Dr. Schubart dankte für das seiner Verwaltung entgegengebrachte Vertrauen, erklärte im Namen der Königlichen Eisenbahndirektion in Berlin die auf dieselbe gefallene Wahl anzunehmen und übernahm den Vorsitz. Die Orts- und Zeitbestimmung für die erste ordentliche Sitzung des Centralausschusses wurde der geschäftsführenden Verwaltung überlassen.

Geschäftsberichte Oesterreichischer Eisenbahnen.

Oesterreichische Nordwestbahn.

Der Personenverkehr ist im Jahre 1890 auf beiden Netzen gestiegen und zwar die Anzahl der beförderten Personen beim garantirten Netze um 3,4 %, beim Ergänzungsnetze um 6,26 %, die Einnahmen beim garantirten Netze um 2,1 %, beim Ergänzungsnetze um 2,7 %. Der Eilgutverkehr des garantirten Netzes ist um 16,1 %, die Einnahmen aus demselben jedoch nur um 2,3 % gestiegen. Beim Ergänzungsnetze ist zwar ebenfalls eine Verkehrssteigerung, aber nur von 3,2 % eingetreten, welche mit einem Einnahmenausfalle von 9,7 % verbunden ist. In diesem Ausfalle drückt sich die Wirkung der eingeführten ermässigten Tarife, insbesondere der Sammelladungstarife aus, durch welche jener Verkehr allein sich den Linien der Oesterreichischen Nordwestbahn erhalten liess. Der Frachtenverkehr zeigt beim garantirten Netze eine Zunahme von 7,4 % und in den Einnahmen von 9,4 %; beim Ergänzungsnetze ist bei der beförderten Menge ein geringfügiger Ausfall, bei den Einnahmen jedoch noch ein Zuwachs von 0,12 % zu verzeichnen. Insbesondere hat sich der Kohlenverkehr beim garantirten Netze dem Umfange nach und im Ertrage gehoben, während beim Ergänzungsnetze die beförderte Menge zurückgegangen, die Einnahme aber gestiegen ist, da sich die Braunkohle weitere Wege nach dem Süden erobert hat.

In dem Berichtsjahre wurden befördert auf dem garantirten Netze 2 730 262 Personen (gegen 2 640 253 Personen im Vorjahre) und hierfür 2 120 928 (2 076 595) fl. eingenommen. An Reisegepäck wurden 7 221 t befördert, darunter 3 240 t Uebergewicht, wofür zuzüglich des Hundetransportes eine Einnahme von 73 864 fl. erzielt wurde. Im Güterverkehr gelangten 2 797 543 (2 604 052) t Parteigüter mit einer Einnahme von 7 083 221 (6 474 097) fl. zur Beförderung. Die Güterbewegung hat in Bezug auf die Menge durchweg eine Steigerung erfahren; die grösste Zunahme betrifft das Eilgut mit 16,1 %, woran der Lokalverkehr mit 11,7 % betheiligt ist. Von den Frachten sind es die Wagenladungsgüter (einschliesslich Kohlen und Koks) mit 8,2 bis 8,3 %. Abgesehen von den verhältnissmässig geringen Transportmengen der Kohle im Lokalverkehr ist die grösste Zunahme bei den Kohlen und Koks im direkten Verkehre und bei den Wagenladungsgütern im Durchzugsverkehre zu verzeichnen. Auf dem Ergänzungsnetze wurden befördert 1 250 400 (1 179 327) Personen und hierfür 814 105 (792 712) fl. eingenommen. An Reisegepäck wurden 3 841 t befördert, darunter 1 651 t Uebergewicht, wofür zuzüglich des Hundetransportes eine Einnahme von 28 539 fl. erzielt wurde. Im Güterverkehr gelangten 2 994 533 (2 998 906) t Parteigüter mit einer Einnahme von 5 054 304 (5 048 455) fl. zur Beförderung.

Die Gesammteinnahmen des garantirten Netzes haben betragen 9 457 648 (gegen das Vorjahr + 668 968) fl., die Gesammtausgaben 5 004 029 (+ 175 371) fl. Der Reinertrag des Jahres 1890 stellt sich mithin auf 4 453 619 (+ 493 597) fl., von welchen 30 000 fl. als Zinsen des Materialvorraths-Kontos in die Garantierechnung einbezogen worden sind. Da die provisorisch ermittelte Summe des garantirten Reinerträgnisses in Silber 4 380 726 fl. beträgt, so ergibt sich für das Jahr 1890 zum ersten Male seit Bestehen der Bahn ein Ueberschuss von 42 893 fl., von welchem die Hälfte mit 21 446,5 fl. an die K. K. Staatsverwaltung abzuführen ist. Die eigentlichen Betriebskosten nach Abzug der Steuern, Stempel, der Kosten des Sanitätsdienstes, der Beiträge der Gesellschaft zur Ruhegehalts- und Krankenkasse, der Pachtzinsen für die Benutzung fremder Bahnanlagen und anderer besonderer Auslagen betragen 4 148 780 (+ 146 032) fl.

Auf dem Ergänzungsnetze haben die Gesammteinnahmen 5 977 603 (+ 26 739) fl. und die Gesammtausgaben 2 635 831 (+ 154 578) fl. betragen; mithin ergeben die Reineinnahmen im Jahre 1890 den Betrag von 3 341 772 (— 127 838) fl. Die eigentlichen Betriebskosten stellen sich auf 2 433 080 fl. und sind gegenüber jenen des Vorjahres mit 2 289 686 fl. um 143 394 fl. gestiegen.

Die eigentlichen Betriebsausgaben betrugen in Hundertheilen der Roheinnahmen bei dem garantirten Netze 43,87 bezw. nach Ausscheidung der Ausgaben bezw. Einnahmen für die Betriebsführung der Lokalbahn Caslau-Zawratetz-Mocowitz 43,57 gegen 45,32 im Vorjahre und bei dem Ergänzungsnetze 40,70 bezw. nach Ausscheidung der Lokalbahn Gr.-Priesen-Wernstadt-Auscha 40,56 % gegen 38,48 % im Vorjahre. Die Gesammtausgaben hingegen betragen bei dem garantirten Netze 52,91 bezw. 52,66 (gegen 54,76) und bei dem Ergänzungsnetze 44,10 bezw. 43,96 (gegen 41,70).

Nach dem Gewinn- und Verlustkonto schliesst die Rechnung des garantirten Netzes für das Jahr 1890 mit einem Abgange von 212 320 fl. Dieser Ausfall ist aus dem zur Einlösung des am 1. Juli 1891 fälligen Kupons der Stammaktien bestimmten Betrage von 900 000 fl. gedeckt worden, so dass ein Betrag von 687 680 fl. verfügbar ist. Hierzu kommt der den Stammaktionären satzungsmässig gebührende Antheil an dem Ueberschusse aus dem Ertrage des Ergänzungsnetzes im Betrage von 128 282 fl., ferner der Gewinnvortrag aus dem Vorjahre mit 18 247 fl., so dass im ganzen ein Betrag von 834 209 fl. zur Verfügung stand. Hiervon ist der am 1. Juli 1891 fällig gewesene Kupon der Stammaktien mit 4,50 fl. eingelöst worden, wozu ein Betrag von 810 000 fl. erforderlich war und der Rest von 24 209 fl. auf neue Rechnung vorgetragen worden.

Beim Ergänzungsnetze ergibt der Betrieb des Jahres 1890 nach Deckung des Erfordernisses für Zinsen, Tilgungsquoten des Prioritätenkapitales und sonstige Auslagen einen Ueberschuss von 1 676 631 fl. Nach den Satzungen ist zunächst für die planmässige Tilgung der Aktien Litt. B der Betrag von 52 000 fl. und zur Leistung einer 5 % Dividende für die im Umlauf befindlichen Aktien Litt. B der Betrag von 1 347 480 fl. zu verwenden. Von dem hiernach sich ergebenden Betrage von 277 151 fl. sind 10 %, d. i. der Betrag von 27 715 fl. dem Reservefonds des Ergänzungsnetzes (Reservefonds II) zuzuweisen, welcher nach dieser Zuweisung eine Höhe von 277 898 fl. erreicht hat. Es verbleibt hiernach ein Ueberschuss von 249 436 fl., von welchem Betrage dem Verwaltungsrathe ein 10 % persönlicher Gewinnantheil mit 24 944 fl. gebührt und der verbleibende Betrag von 224 492 fl. nach den Satzungen gleichmässig unter sämmtliche Aktionäre der Gesellschaft zu vertheilen ist, so dass auf die Gesammtheit der Stammaktien (180 000 Stück) $^4/_7$, d. i. ein Betrag von 128 281 fl. und auf die Gesammtheit der Aktien und Genussscheine Litt. B (135 000 Stück) $^3/_7$, d. i. ein Betrag von 96 211 fl. entfällt. Dem Ergänzungsnetze verbleibt hiernach als Ueberschuss aus dem Erträgnisse des Jahres 1890 über die oben bezeichneten 5 % noch der ermittelte Betrag von 96 211 fl. und der Gewinnvortrag aus dem Vorjahre mit 145 917 fl., zusammen 242 128 fl.

Hiervon ist der Julikupon der Aktien Litt. B mit 11 fl. und jener der Genussscheine mit 1 fl. eingelöst und der Rest von 107 128 fl. auf neue Rechnung vorgetragen worden.

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Im Jahre 1890 hat sich sowohl der Personen-, als auch der Güterverkehr gehoben. Im Personenverkehr ist bei einer Zunahme in der Anzahl der Reisenden um 3,36 % eine Einnahmensteigerung um 3,58 % eingetreten. Hieraus geht hervor, dass ungeachtet der Ermässigung der Personenpreise, welche die Verwaltung infolge der Einführung des Kreuzerzonentarifs auf den Linien der K. K. Staatsbahnen übernehmen musste, eine Verminderung der Einnahmen nicht eingetreten ist. Auf Grund einer Vereinbarung mit der K. K. Staatsverwaltung ist vom 1. Juni 1891 ab auf den Linien der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn ein neuer Personentarif zur Einführung gelangt, dessen Preise bei den Personenzügen um 25 % höher sind

als diejenigen der K. K. Staatsbahnen, bei gewissen ermässigten Zügen jedoch in der II. und III. Klasse denen der K. K. Staatsbahnen gleichkommen. Bei Schnellzügen wurde ein Zuschlag von 40 % zu den Personenzugspreisen eingehoben. Der Frachtenverkehr hat sich der beförderten Menge nach um 1,17 % und den Einnahmen nach um 1,2 % gehoben.

In dem Berichtsjahre wurden 1 296 320 Personen (gegen 1 254 173 Personen im Vorjahre) befördert und hierfür 606 941 (585 988) fl. eingenommen. An Reisegepäck wurden im ganzen 3 476 t und zwar 1 916 t Freigewicht und 1 560 t Uebergewicht befördert und hierfür zuzüglich des Hundetransportes eine Einnahme von 21 449 fl. erzielt. Im Güterverkehr gelangten 1 500 108 (1 482 748) t Parteigüter mit einer Einnahme von 2 387 008 (2 358 807) fl. zur Beförderung. Vom Eilgut abgesehen, welches der Menge nach um etwas grösser, im Erträgniss aber um 7,9 % gegen jenes des Vorjahres zurückgeblieben ist, sind bei sämmtlichen Klassen im Lokalverkehr geringere Mengen zur Beförderung gelangt und zwar bei Stückgütern um 15,4 %, bei Wagenladungsgütern um 7,4 %, bei Kohlen und Koks um 30 % gegen die gleichnamigen Mengen des Vorjahres. Hieraus folgert, dass auch die Einnahmen im Lokalverkehr zurückgeblieben sind und zwar in der obigen Reihenfolge um 17,7 %, 20,1 % und 30,5 %. Im Durchzugsverkehre sind an Wagenladungsgütern (einschl. der Kohle) 13,0 % bis 14,0 % mehr verfrachtet worden; auf die ermässigten Klassen allein entfällt eine Mehreinnahme gegen das Vorjahr von 26,3 %.

Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 628 391 (607 437) fl., aus dem Güterverkehr 2 387 008 (2 358 807) fl. und aus sonstigen Quellen 67 936 (52 558) fl., zusammen 3 083 335 (3 018 802) fl. + 64 533 fl. oder 2,14 %. In Hundertheilen der Gesammteinnahme betrugen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 20,38, aus dem Güterverkehr 77,42 und aus sonstigen Quellen 2,20.

Die eigentlichen Betriebskosten betrugen 1 726 376 fl., wonach sich ein Betriebsüberschuss von 1 335 728 fl. ergibt. Nach Bestreitung der Kosten für Erweiterungs- und Vervollständigungsbauten, der Anschaffungskosten für Lastwagen usw., der Steuern, Pachtzinsen usw. mit zusammen 820 123 fl. verbleibt für das Jahr 1890 ein Reinertrag von 515 605 fl., welcher im Entgegenhalte zu dem garantirten Reinerträgnisse von 1 692 408 fl. für das Jahr 1890 einen Garantievorschuss von 1 176 803 fl. und im Vergleich zum Vorjahre um 225 010 fl. mehr beanspruchte.

Der am 1. Juli d. J. fällig gewesene Aktienkupon ist mit 4 fl. eingelöst worden.

Aus der Schweiz.

Kreisschreiben des Bundesrathes an die Schweizerischen Eisenbahnverwaltungen, betreffend Beleuchtung der Bahnhöfe.

Anlässlich eines Unfalles — Tödtung eines Bahnbediensteten — der in letzter Zeit auf einer der bedeutenderen Stationen der Schweiz vorgekommen ist, hat es sich gezeigt, dass der Unfall sich wohl nicht ereignet hätte, wenn der betreffende Bahnhof mit Gas-, statt mit Petroleumbeleuchtung versehen gewesen wäre.

Der Umstand, dass die zugehörige Ortschaft Gasbeleuchtung besitzt und daher die Einführung derselben mit verhältnissmässig geringen Kosten verbunden gewesen wäre, dass im ferneren auch schon anderweitige Unfälle ganz oder theilweise der ungenügenden Stationsbeleuchtung zugeschrieben werden mussten, veranlasste unser Eisenbahndepartement, die Frage einer besseren Stationsbeleuchtung im allgemeinen in Betracht zu ziehen und zu prüfen, auf welche Weise im speziellen bestehende Uebelstände beseitigt werden könnten. Das Departement ist nun der Ansicht, dass da, wo die Bevölkerung das Bedürfniss nach einer gehörigen öffentlichen Beleuchtung empfunden und eine solche, sei es nun durch Gas oder elektrisches Licht, eingeführt hat, diese Beleuchtungsart auch auf die dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnstationen ausgedehnt werden sollte. Da in solchen Fällen die Kosten gewöhnlich keine so erheblichen sind, dass sie ernstlich in Betracht fallen könnten, so steht seiner Ansicht nach der Ausführung dieses Gedankens, die im Interesse der Betriebssicherheit geboten erscheint, kein Hinderniss entgegen. Indem wir uns der Ansicht des Eisenbahndepartements anschliessen, laden wir, in Anwendung des Art. 31 des Eisenbahngesetzes, die Bahngesellschaften ein, in genanntem Sinne vorzugehen, d. h. auf denjenigen Stationen, wo noch eine der Gasbeleuchtung qualitativ nachstehende Beleuchtung existirt, während die in der Nähe befindlichen Ortschaften die Gas- oder elektrische Beleuchtung eingeführt haben, dieselbe Beleuchtung ebenfalls einzurichten.

Kreisschreiben des Eisenbahndepartements, betreffend Belohnung für die Entdeckung betriebsgefährlicher Schäden.

Von einzelnen Verwaltungen sind für die Entdeckung betriebsgefährlicher Schäden, namentlich von Schienen- und Radreifenbrüchen, Belohnungen ausgesetzt. Wir halten die Maassnahmen dieser Art für sehr gut und sind überzeugt, dass die Beträge, welche in Form solcher Belohnungen ausgelegt werden, sich reichlich decken durch die Vortheile, die aus einer durch das eigene Interesse der Angestellten geschärften Ueberwachung des Zustandes der Bahnanlagen und der Betriebseinrichtungen überhaupt sich ergeben. Auch ist das System dieser Belohnungen am ehesten geeignet, der z. B. anlässlich des Eisenbahnunglückes bei Mönchenstein hervorgetretenen bedenklichen Neigung des Publikums zuvorzukommen, als hätten die Verwaltungen eine Tendenz, vorhandene Mängel zu verbergen und an den zu einem guten Unterhalt erforderlichen Auslagen zu sparen. Dabei scheint es uns aber, dass das System dieser Belohnungen ausgedehnt werden sollte, wenn dasselbe den wünschenswerthen Erfolg haben soll. Dabei wird es sich empfehlen, darauf Bedacht zu nehmen, wie weit die besondere Aufmerksamkeit des Personals durch Aussetzung von Belohnungen, namentlich auch hinsichtlich der an den Brückenkonstruktionen möglichen Beobachtungen in Anspruch genommen werden könnte. — Wir gewärtigen die Mittheilung Ihrer Entschliessungen.

Bödelibahn.

Der 18. Jahresbericht der Bödelibahn bemerkt folgendes: Im letztjährigen Bericht hoben wir die Absicht der Thuner Dampfschiffgesellschaft hervor, einen Kanal bis zu unserem Bahnhof in Interlaken zu erstellen, zur Abwendung der durch eine Seelinie ihr drohenden Konkurrenz im Personenverkehr. Nach Verwirklichung der linksufrigen Thunerseebahn wurde dann auch der Bau des Kanals beschlossen und diesem vorgängig der mit unserer Bahngesellschaft seit 1874 bestehende Vertrag über die Regulirung der Verkehrsverhältnisse auf den oberländischen Seen unerwartet gekündigt. Diese Kündigung veranlasste die Bödelibahn-Gesellschaft, die mit der im Berichtsjahr entstandenen Thunerseebahn-Gesellschaft angeknüpften Anschlussverhandlungen zu fördern und ist alle Aussicht auf eine Vereinigung beider Bahnen vorhanden, ohne welche die Bödelibahn schwer geschädigt würde. — Infolge der im Vorjahre an den finanziellen Grundlagen der Bödelibahn durchgeführten Aenderungen ist die Lage wesentlich verbessert worden. Durch die Herabsetzung des Obligationenkapitals auf 1 200 000 Frcs. mit festem Zinsfuss von 4 % konnte die Zinsenlast verringert werden. Die Beschaffung von Prioritätsaktien von 400 000 Frcs. ermöglichte die Kreirung eines Betriebsfonds von annähernd 100 000 Francs, was die Gesellschaft von den Zufälligkeiten des Geldmarktes befreite. — Die Jahreserträgnisse erlauben den Prioritätsaktien für 1890 die statutarische Dividende von 4½ % zu verabfolgen. Auch für die Stammaktien hätte eine anständige Verzinsung stattfinden können, wenn nicht neben den statutarischen und gesetzlichen Dotirungen und Abschreibungen noch einige Verpflichtungen zu regeln geblieben wären, die im Rechnungsjahre nun ihre Erledigung gefunden haben. — Die Betriebsergebnisse des letzten Jahres haben diejenigen aller früheren Jahre übertroffen. Der Ueberschuss der Betriebseinnahmen beträgt 80 272,18 Frcs. Die Bilanz vom 31. Dezember 1890 weist aus an Aktiven:

Baukonto	1 689 061,23	Frcs.
zu amortisirende Verwendungen	89 095,74	„
Verwendungen auf Nebengeschäfte (Trajektschiffe und Landungsbrücken)	251 522,05	„
verfügbare Mittel	258 303,24	„
zusammen	2 287 982,26	Frcs.

Passiven:

Prioritätsaktien	400 000,00	Frcs.
Stammaktien	600 000,00	„
konsolidirte Anleihen	1 200 000,00	„
schwebende Schulden	33 820,00	„
Erneuerungsfonds	28 000,00	„
Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung	26 162,26	„
zusammen	2 287 982,26	Frcs.

Aus Frankreich.

Pariser Stadtbahn.

Die Pariser Stadtbahn, für die zuerst 1877 von der Regierung und dann 1883 von dem Pariser Gemeinderath eingehende Vorarbeiten angefertigt wurden, schien durch den Eiffelschen Entwurf ihrer baldigen Verwirklichung entgegen gehen zu sollen; nach den jüngsten Verhandlungen im Strassenaus-

schuss des Pariser Gemeinderathes scheint indessen die Sache nicht so glatt verlaufen zu sollen. Nachdem der Eiffel'sche Entwurf in der öffentlichen Abstimmung über seine Gemeinnützigkeit in den Grundzügen eine überwiegend günstige Beurtheilung erfahren hatte, forderte der Seinepräfekt von dem Pariser Gemeinderath ein Gutachten darüber ein; der vom Gemeinderath mit der Vorberathung der Frage betraute Strassenausschuss hat nun durch den Mund seines Berichterstatters zunächst für die Stadt Paris das Recht verlangt, auf ihrem Gebiet und Eigenthum gemäss dem Lokalbahngesetze von 1880 eine Pariser städtische Lokalbahn herzustellen und sich deren Eigenthum und Verwaltung entweder unmittelbar oder durch eine Konzession auf Zeit zu erhalten. Im übrigen will man den Eiffel'schen Entwurf in der vorgelegten Form nicht annehmen, aber für den wahrscheinlichen Fall, dass Eiffel seinen Entwurf in dem gewünschten Sinne abändert, alles mögliche zur baldigen Inangriffnahme des Baues aufbieten.

Der Berichterstatter des Ausschusses verlangt für die Stadtbahn folgende Grundlagen:

1. Eine Ringlinie, die vom Arc-de-l'Etoile ausgeht, unterirdisch oder im Einschnitt der Wagram-Avenue, dem Courcelles-Boulevard, der Romstrasse (Anschluss an den Bahnhof Saint Lazaire), der Auberstrasse, dem Opernplatze, den grossen Boulevards, der Avenue der Republik oder dem Voltaire-Boulevard und dem Richard Lenoir-Boulevard folgt, von dort oberirdisch über den Bastillenplatz (Anschluss an die Vincenneslinie) und die Lyoner Strasse (Anschluss an die Lyoner Linie) weiterläuft, die Seine überbrückt (Anschluss an den Orléansbahnhof), als Hochbahn dem Hospital-Boulevard, den ehemaligen Aussen-Boulevards von Italien, Saint Jacques (Anschluss an die Sceauxlinie) und Raspail folgt, im Tunnel unter dem Montparnasse Boulevard (Anschluss an die Montparnasselinie) weiterläuft, oberirdisch dem Vaugirard und dem Grenelle-Boulevard folgt, die Seine zum zweiten Male nahe der Fussgängerbrücke von Passy (doppelter Anschluss an die Moulineauxlinie) übersetzt, wieder unter die Erde herabsteigt und unter dem Trokadero weiterlaufend ihren Ausgangspunkt am Arc-de-l'Etoile erreicht;

2. eine südnördliche Querlinie, die von der Sceauxlinie (Medicisplatz) ausgeht, unterirdisch dem Saint Michel-Boulevard, dem Saint Germain-Boulevard, dem Maubertplatz, der Mongestrasse, der Schulstrasse, der Jussieustrasse und der Cuvierstrasse folgt, an das Tageslicht heraufkommt, um über den Saint Bernardkai und den Weinhafen einen doppelten Anschluss an die Ringlinie zu erhalten, die Seine übersetzt, wieder zum Tunnel herabsteigt, um unter dem Stadthauskai, dem Stadthausplatz und der Viktoria-Avenue nach den Markthallen zu führen; dort soll der Anschluss an die Verlängerung der Nordbahn, die ihrerseits über den Sebastopol-, den Strassburg- und den Magenta-Boulevard mit dem Ostbahnhof in Verbindung zu setzen ist, erfolgen;

3. eine unterirdische Anschlusslinie der südnördlichen Querbahn unter dem Saint Germain-Boulevard nach der Moulineauxlinie;

4. eine Ostlinie, die vom Platz der Republik über die Avenue der Republik nach der Gürtelbahn führt;

5. eine Nordlinie im offenen Einschnitt längs der ehemaligen Aussen-Boulevards von Batignolles, Clichy, Rochechouart und von la Chapelle, um von dort den Anschluss an den Nordbahnhof zu gewinnen;

6. eine unterirdische Linie von der Porte Maillot längs der Avenue der Grande Armée nach dem Sternplatz.

Ausser dem Entwurf Eiffel's lagen dem Ausschuss noch der Antrag der Nordbahn auf Verlängerung ihrer Bahn bis zu den Markthallen, der Entwurf Berlier's für eine unterirdische, in Röhren laufende, westöstliche elektrische Bahn und der Antrag der Westbahn auf Verlängerung der Moulineauxlinie bis zum Clunyplatz vor. Nach langen Verhandlungen hat der Ausschuss den Vorschlag seines Berichterstatters gutgeheissen und auch die andern Anträge genehmigt; der Gemeinderath hat sich dem Beschlusse seines Strassenausschusses angeschlossen.

Eisenbahnunglück auf dem Bahnhof Saint Mandé.

Ein in seinen schrecklichen Folgen dem Mönchensteiner Brückeneinsturz nahe kommendes Eisenbahnunglück hat sich am Sonntag, den 26. Juli, auf dem Bahnhof Saint Mandé an der Vincenneslinie zugetragen. Der vom Musikfest zu Joinville heimkehrende Vergnügungszug hielt Abends ½10 Uhr zur Aufnahme fernerer Fahrgäste auf dem Bahnhof Saint Mandé, als der von Joinville kommende Ergänzungszug mit Volldampf auf den vor der Station haltenden dicht besetzten Hauptzug auffuhr. Die Lokomotive des Nachzuges thürmte sich auf die drei letzten Wagen des Vorzuges, von denen zwei die zweite und einer die erste Wagenklasse führten, auf, wobei der Packwagen und 3 Personenwagen des Nachzuges vollkommen zertrümmert wurden; gleichzeitig öffnete sich die Dampfkesselfeuerung und die durch Gas erleuchteten Wagen geriethen in Brand, so dass noch viele Personen in den Flammen ihren Tod fanden. Nach amtlicher Feststellung beträgt die Zahl der Todten 49, der Schwerverwundeten etwa 90; doch werden von letzteren voraussichtlich noch viele ihren Wunden erliegen. Die grosse Anzahl der Verunglückten erklärt sich aus den Verkehrsverhältnissen einer Vorortstrecke an Sonntagabenden; nach amtlichen Angaben enthielten die zusammengestossenen Züge gegen 2500 Reisende, davon allein 300 in den drei zerstörten Wagen. Ueber die Veranlassung dieses Unglücks ist sicheres noch nicht bekannt geworden.

Lokomotivversuche.

Durch Erlass vom 18. November 1890 hat der Minister der öffentlichen Arbeiten einen später auf 9 Mitglieder verstärkten Ausschuss eingesetzt, der die verschiedenen in Frankreich vorgeschlagenen Bauarten für Lokomotiven, die in Krümmungen mit schwachem Halbmesser verkehren können, prüfen soll. Ein von diesem Ausschuss am 23. März d. J. auf der Staatsbahnstrecke Droué-Courtalain unternommener Versuch hat gezeigt, dass zwei Staatsbahnlokomotiven in Krümmungen von 150 und selbst von 100 m Halbmesser noch mit einer Geschwindigkeit von 60 km in der Stunde verkehren können. Ein zweiter am 14. Juni d. J. auf der Strecke Draguignan-Grasse der Südfrankreich-Eisenbahn unternommener Versuch gab den Beweis, dass eine Lokomotive der Paris-Lyon-Mittelmeergesellschaft in einer Krümmung von 150 m Halbmesser und trotz gleichzeitiger Steigung von 30 mm Züge von 80 t zu ziehen vermag. Die Versuche werden fortgesetzt.

Gültigkeitsbedingung für Ausflugsfahrkarten.

Ein Handlungsreisender im Besitze einer Ausflugsfahrkarte III. Klasse verlangte in Angoulême vor Abgang des Schnellzuges Nr. 38 die Abfertigung seines Gepäcks nach Poitiers. Da aber nach den für diesen Zug gültigen Bedingungen die Reisenden III. Klasse nur dann zugelassen werden, wenn sie wenigstens 150 km zurücklegen, und da die Entfernung Angoulême-Poitiers nur 113 km beträgt, so wurde die Abfertigung des Gepäcks verweigert. Der Handlungsreisende liess nun sein Gepäck nach Tours abfertigen, gab aber mündlich und schriftlich die auch ausgeführte Absicht kund, trotzdem in Poitiers auszusteigen. Die Orléansbahn erblickte darin eine Verletzung ihrer Tarifbedingungen und verlangte die Nachzahlung von 2,35 Frcs. (Preisunterschied zwischen III. und II. Klasse, welch letztere allein zwischen Angoulême und Poitiers gestattet ist). Das Berufungsgericht hat die Klage zurückgewiesen und dem Beklagten das Recht zuerkannt, seine Reise auf 113 km zu beschränken, vorausgesetzt, dass er noch fernere 37 km seiner Fahrkarte preisgibt.

Personalnachrichten.

1. Gelegentlich der Feier des 14. Juli sind folgende, zum Eisenbahnwesen in näheren Beziehungen stehende Personen in der Ehrenlegion befördert worden: Henri Desiré Le Royer de la Tournerie, Wege- und Brückenbau-Generalinspektor 1. Klasse sowie Vorsitzender des technischen Eisenbahnbetriebsrathes, zum Kommandeur; Jean Antoine Ernest Blagé, Direktor der Südbahngesellschaft und Zoé Louis Raymond Pader, Wege- und Brückenbau-Oberingenieur sowie Betriebsleiter der Orléansbahn zu Offizieren; Descubes-Desguerraines, Büreauvorsteher-Stellvertreter im Ministerium der öffentlichen Arbeiten; Zerling, Eisenbahnverkehrs-Centralinspektor; Berguet, Brücken- und Wegebau-Oberingenieur sowie Vertreter des Betriebsleiters der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn; Nigond, Brücken- und Wegebauingenieur sowie Vertreter des Betriebsleiters der Orléansbahn; Ramond de la Croisette, Vorsteher des Reklamationsbüreaus der Nordbahn; Champion de Nansouty, Kunst- und Gewerbeingenieur sowie Leiter der Zeitschrift „Le Génie civil"; Tribondeau, Bahnhofsvorsteher der Südbahn in Bordeaux; Ernest Victor Molleveaux, Zugförderungsingenieur der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn in Paris; endlich Alfred François Hauet, Bahnunterhaltungsingenieur bei der Pariser Gürtelbahn zu Rittern.

2. Alphonse Celler, Wege- und Brückenbau-Oberingenieur sowie Oberingenieur der Neubauten der Ostbahn und Offizier der Ehrenlegion, ist im 58. Lebensjahre plötzlich verstorben.

Personalnachrichten.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen.

Ernannt wurde der K. K. Baurath und Inspektor Anton Millemoth zum Oberinspektor, der Oberingenieur Ludwig Petschacher zum Inspektor, der Oberinspektor Ludwig Proske zum General-Direktionsrath und der Ingenieur Bronislav Magierowski zum Oberingenieur.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Rheinisch-Westfälisch-Sächsischer Verband. Die im Hefte 1 des Verbands-Gütertarifs Seite 69 aufgeführte Entfernung für Klingenthal - Bestwig - Nuttlar ist mit sofortiger Gültigkeit von 576 in 476 km zu berichtigen.

Dresden, am 6. August 1891. (1581)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.
von der Planitz.

2. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung des Güterverkehrs auf der Strecke Bergen a. R.-Crampas-Sassnitz. Am 12. August d. J. wird die Eisenbahnstrecke Bergen a/R. - Crampas-Sassnitz, welche am 1. Juli d. J. nach Maassgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 für den Personenverkehr in Betrieb genommen worden ist, auch für den Güterverkehr eröffnet werden. Die Stationen Lietzow, Sagard, Crampas-Sassnitz erhalten Abfertigungsbefugnisse für die Beförderung von Gütern aller Art, Leichen und lebenden Thieren, die Station Lanken nur solche für Güter und lebende Thiere.

Berlin, im August 1891. (1582 MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mainzer Lokalbahnen. Am 12. d. M. wird die Strecke Mainz-Hechtsheim der Mainzer Lokalbahnen für den Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr eröffnet.

Der mit dem gleichen Tage in Kraft tretende Lokaltarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expressgütern wird auf den Stationen zum Verkauf gehalten.

Der Fahrplan ist auf den Stationen ebenfalls käuflich zu erlangen.

Die Betriebsleitung erfolgt durch unsere Betriebsverwaltung in Darmstadt.

Berlin, im August 1891. (1583 RM)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen.
H. Bachstein.

3. Eröffnung von Stationen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Am 15. August d. J. wird die an der Bahnstrecke Plaue-Ritschenhausen belegene Güterhaltestelle Gehlberg auch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. Bis auf weiteres werden daselbst die Züge 71, 73, 76, 77 und 80 sowie die Sonntagszüge 84, 87, 88 und 89 zur Aufnahme bezw. zum Absetzen von Reisenden anhalten.

Erfurt, den 8. August 1891. (1584)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nach einer Mittheilung der Direktion der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn ist am 10. d. Mts. die Station Szucsány für den Frachtenverkehr und die Haltestelle Orlau für den Eilgutverkehr eröffnet worden.

Berlin, den 11. August 1891. (1585)
Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

4. Güterverkehr.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Die im Hefte 3 (erste Abth.) der Norddeutsch-Schweizerischen Gütertarife auf Seite 5 unter Ziffer 7a vorgesehene Bestimmung, betreffend Verkehrsbeschränkung für Altona, wird mit sofortiger Wirkung aufgehoben. Der Stationsname „Altona-Ottensen“ wird im ganzen Tarifhefte in „Altona“ geändert.

Karlsruhe, den 5. August 1891. (1586)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Deutsch - Russischer Eisenbahn - Verband. Der auf Seite 31 des Hefts 1 des Deutsch - Russischen Gütertarifs vom 20. Oktober alten/1. November neuen Stils 1888 unter Ziffer 2 enthaltene vierte Absatz der Zusatzbestimmungen zu § 59 des Betriebsreglements erhält von sogleich folgende anderweite Fassung:

„Dem Frachtbrief - Adressaten oder dessen Rechtsnachfolger ist es gestattet, Sendungen des Ausnahmetarifs 1a für Getreide, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate, Oelsamen und Oelkuchen nach Königsberg nach Ankunft daselbst im Deutsch-Russischen Verbande nach Pillau als Empfangsstation weiter zu senden. Dieses Dispositionsrecht ist auf die Zeit der geschlossenen Königsberger Schifffahrt beschränkt und müssen die bezüglichen Sendungen binnen 3 Monaten vor Schluss der Königsberg - Pillauer Schifffahrt in Königsberg eingetroffen sein. Bei Weiterbeförderung der Sendung nach Pillau ist der Güter-Abfertigungsstelle beglaubigte, mit dem Stempel der letzteren versehene Abschrift des Frachtbriefes zu überreichen, mit welchem die Sendung aus Russland eingetroffen ist und auf welchem gewünschtenfalls die Rechtsübertragung seitens des Adressaten vermerkt werden muss.“

Bromberg, den 1. August 1891. (1587)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Bayerischer, Thüringisch-Bayerischer und Ostpreussisch-Bayerischer Güterverkehr. Die im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Theil I, und zwar im Spezialtarif II unter der Position „Reisabfälle“ genannten Artikel werden mit sofortiger Gültigkeit in die Ausnahmetarife für bestimmte Stückgüter aufgenommen.

Erfurt, den 7. August 1891. (1588)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Saarkohlenverkehr nach der Schweiz. Am 15. August d. J. tritt zum Saarkohlentarif Nr. 12 vom 1. Oktober 1884 der IV. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen der Transportbestimmungen, Frachtsätze für die Stationen Niederweningen, Schöfflisdorf und Steinmaur der Schweizerischen Nordostbahn, ferner Aenderungen und Berichtigungen. Der Nachtrag wird an die Besitzer des Haupttarifs unentgeltlich verabfolgt.

Köln, den 8. August 1891. (1589)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Am 12. d. Mts. treten im Ausnahmetarif B für die Beförderung von Steinkohlen usw. aus dem Ruhr-, Wurm-, Inde- und Saargebiet usw. nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinischen) vom 1. August 1890 für den Verkehr zwischen der Station Ehrang einerseits und den Stationen Dudweiler Grube, Friedrichsthal Grube, Heinitz, von der Heydt, Itzenplitz, König, Kohlwald, Louisenthal, Neunkirchen bei Saarbrücken, Püttlingen, Reden Grube, Stumm'sche Koksanlage und Sulzbach Grube andererseits ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Das Nähere ist bei den vorbezeichneten Güter - Abfertigungsstellen zu erfahren.

Köln, den 12. August 1891. (1590)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Gütertarif. Mit Gültigkeit vom 15. August d. J. ab wird die Station Rheinböllen behufs direkter Abfertigung von Gütern der allgemeinen Tarifklassen mit Anstoss-Frachtsätzen an den Stationstarif für Bingerbrück in den Rheinisch-Westfälisch-Belgischen Gütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1890 aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilt die betreffende Güter-Abfertigungsstelle.

Köln, den 8. August 1891. (1591)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Süddeutscher Eisenbahnverband, Bayerisch - Elsass - Lothringischer Güterverkehr. Von Sierenz in Elsass nach Simbach transit wird für Holzwaaren, wie im Spezialtarif II der allgemeinen Güterklassifikation genannt, in Ladungen von 10 000 kg auf einem Wagen der Frachtsatz von 1,66 ℳ für 100 kg angewendet.

Der Frachtsatz von 1,26 ℳ Sierenz-München Ostbh. wird hierdurch aufgehoben.

München, den 5. August 1891. (1592)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Am 1. September d. J. gelangt der Nachtrag XVI zum Tarif Theil II — Heft 2 vom 15. April 1885 zur Einführung. Derselbe enthält theilweise ermässigte Frachtsätze des Klassentarifs und der Ausnahmetarife Nr. 2A (Holz des Spezialtarifs II), Nr. 4 (Sammelgut), Nr. 5 (Wolle), Nr. 30 (Eisen usw.), Nr. 42 (bestimmte Stückgüter) für Wien nebst Vororten, einen geänderten und erweiterten Ausnahmetarif Nr. 15 für Hohlglaswaaren, ermässigte Frachtsätze für mehrere Stationen des Glassand-Ausnahmetarifs Nr. 16, anderweite Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 22 (Palmkernöl), Nr. 25b (Bier), Nr. 27 (Hefe), neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 47 (Eisenerze), einen neuen Ausnahmetarif Nr. 48 für Kalksteine und Marmormehl, endlich Frachtsätze für die Stationen der Neubaustrecke Hirschberg-Petersdorf des Direktionsbezirks Berlin, letztere gültig vom Tage der Betriebseröffnung.

Der Nachtrag kann bei den Endverwaltungen kostenfrei bezogen werden.

Breslau, den 10. August 1891. (1593)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Am 15. d. Mts. treten im Verkehr zwischen den Stationen Frankfurt (H. L. B. und Ostbahnhof), Hanau (Ost - und Westbahnhof) und Höchst a/M. der Hessischen Ludwigsbahn einerseits und den Stationen Altendorf a. d. Ruhr, Brackel b/Dortmund, Dortmund Rh., Lenningsen, Unna-Königsborn und Wickede-Asseln des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) andererseits ermässigte bezw. neue Frachtsätze in Kraft.

Die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen ertheilen nähere Auskunft.

Köln, den 8. August 1891. (1594)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Sächsisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Am 20. d. Mts. tritt für die Beförderung von Gütern des Spezialtarifs II zwischen den Stationen Pozsony-Pressburg des ehemaligen Ungarischen Netzes des priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und Berthelsdorf der Sächsischen Staatseisenbahnen ein neuer Frachtsatz in Kraft, welcher 2,32 ℳ für 100 kg beträgt.

Dresden, am 8. August 1891. (1595)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Saarbrücken - Main - Neckarbahn - Verkehr. Mit Gültigkeit vom 10. August d. J. wird in das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter unter Nummer 2 (Futtermittel) die Position „Reisabfälle, wie im Spezialtarif II unter dieser Position genannt" aufgenommen.

Köln, den 6. August 1891. (1596)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Saarbrücken-Hessischer Verkehr. Mit Gültigkeit vom 10. August d. J. wird in das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter unter Nummer 2 (Futtermittel) die Position „Reisabfälle, wie im Spezialtarif II unter dieser Position genannt" aufgenommen.

Köln, den 6. August 1891. (1597)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Main-Neckarbahn-Hessischer Verkehr. Die im Gütertarife vom 1. Oktober 1889 enthaltenen Ausnahmefrachtsätze für Petroleum und Naphta zwischen Frankfurt a/M. (Hessische Ludwigsbahn) und Frankfurt a/M. (Ostbahnhof) einer- und Main-Neckarbahn-Stationen andererseits haben vom 1. Oktober l. J. ab nur noch in der Richtung von Frankfurt a/M. Gültigkeit.

Für etwaige Transporte nach Frankfurt a/M. kommen von diesem Tage ab die höheren Sätze der allgemeinen Wagenladungsklassen zur Anwendung.

Darmstadt, den 3. August 1891. (1598)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Niederschlesischer Steinkohlen- und Kokesverkehr. Am 1. September d. J. tritt zu dem Ausnahmetarife für die Beförderung Niederschlesischer Steinkohlen und Kokes nach Stationen der Oesterr. Nordwest-, Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn usw. vom 1. Juni 1889 der Nachtrag V in Kraft, welcher Frachtsätze für die neue Versandstation Charlottenbrunn enthält. Druckabzüge des Nachtrags können durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau auf dem hiesigen Stadtbahnhofe Alexanderplatz bezogen werden.

Berlin, den 5. August 1891. (1599MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehre Elberfeld - Köln (links- und rechtsrh.)-Berlin. Mit dem 12. August d. J. werden die Stationen der Strecke Bergen a. R.-Crampas-Sassnitz und zwar Lietzow, Sagard, Lanken und Crampas-Sassnitz in die obenbezeichneten Staatsbahnverkehre aufgenommen.

Ueber die zur Anwendung kommenden Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 5. August 1891. (MG1600)
Königliche Eisenbahndirektion,
gleichzeitig namens der betheiligten
Verwaltungen.

Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband. Getreideverkehr. Am 1. September l. J. treten Kartirungssätze für den direkten Transport von Getreide etc. in Wagenladungen zwischen Ungarischen Stationen einerseits und Oesterr. Stationen andererseits in Kraft.

Diese Kartirungssätze bilden eine Ergänzung der Tarife Theil III, Heft 1, 2, 3 und 4 für den Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband.

Exemplare sind bei den Verbandsverwaltungen erhältlich.

Wien, am 7. August 1891. (1601)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Elbeumschlags - Verkehr. Für Rohzucker treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz von	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Svijan-Podol	50 ₰
Nach Riesa-Elbkai von	
Svijan-Podol	110 „
Nach Dresden-Elbkai von	
Svijan-Podol	86 „

Die Frachtsätze für Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 6. August 1891. (1602)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Schweizerisch.-Oesterr.-Ungar. Transitverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. September 1891 gelangt im Schweizerisch-Oesterr.-Ungarischen Transitverkehre für die Beförderung von Gütern aller Art als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens 7000 kg pro Frachtbrief und Wagen im Verkehre zwischen Bodenbach (K. K. Oesterr. Staatsb.- und Oesterr.-Ungar. Staatseisenb.-Gesellschaft), sowie Tetschen (Böhm. Nordbahn und Oesterr. Nordwestbahn) einerseits und Genf trs. andererseits der Frachtsatz von 49,07 Frcs. pro Tonne im Kartirungswege zur Einführung. Derselbe hat nur Gültigkeit für Sendungen, welche laut Frachtbrief von Stationen der Linien Bourg-, Charolles-, Moulins-, Montluçon-, Guézret-, Limoges-Périgueux-Mussidan-Courtras-Libourne-Bordeaux und südlich herkommen oder nach diesen Stationen bestimmt sind.

Ausgeschlossen von der Anwendung des bezifferten Frachtsatzes sind Artikel, welche auf Grund des im vorliegenden Verkehre maassgebenden Reglements für den Schweizerisch-Oesterr.-Ungar. Transitverkehr zur Beförderung überhaupt nicht oder nur bedingungsweise zugelassen sind.

Sollte sich im Verkehre zwischen Bodenbach und Tetschen einerseits und einer den vorbezeichneten Französischen Stationen andererseits ausnahmsweise die Abfertigung über Altmünsterol infolge der Verschiedenheit der Tarifsysteme billiger stellen, so wird bei stattgehabter Abfertigung via Genf die Frachtdifferenz von der K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen in Wien rückerstattet.

(Forts. des Güterverkehrs auf S. II.)

5. Fahrplan-Bekanntmachungen.

Fahrplan der Königlichen Militär-Eisenbahn vom 1. Oktober 1891 ab.
Ortszeit.

Berlin-Schiessplatz. Schiessplatz-Berlin.

Entfernung	Personenzug Nr. 1		Gemischter Zug Nr. 3		Personenzug Nr. 5		Personengeld			Stationen.	Entfernung	Gemischter Zug Nr. 2		Personenzug Nr. 4		Gemischter Zug Nr. 6		Personengeld		
	II. u. III. Kl.		II. u. III. Kl.		II. u. III. Kl.		II. Kl.	III. Kl.				II. u. III. Kl.		II. u. III. Kl.		II. u. III. Kl.		II. Kl.	III. Kl.	
km	Ank.	Abf.	Ank.	Abf.	Ank.	Abf.	Pfennig				km	Ank.	Abf.	Ank.	Abf.	Ank.	Abf.	Pfennig		
0,0	—	7.20	—	1.00	—	5.20	ab Berlin			Berlin (Milit.Bht.) . .	45,5	8.04	—	2.45	—	6.01	—	280		180
7,5	*7.30	*7.31	*1 12	*1.14	*5.30	*5.31	50		30	Marienfelde . . .	38,0	*7.52	*7.53	*2.35	*2.36	5 51	5 52	230		150
14,5	7.40	7.43	1.26	1.30	5.41	5.42	90		60	Mahlow . . .	31,0	7.37	7.41	*2.24	*2.25	5.36	5.41	190		120
22,0	*7.52	*7.53	*1.42	*1.43	*5.53	*5.54	130		90	Rangsdorf . . .	23,5	*7.24	*7.25	*2.13	*2.14	*5.25	*5 26	140		100
30,5	8.03	8 05	1.58	2.29	6.07	6.10	190		120	Zossen	15,0	7.08	7.11	2.00	2.01	5.09	5.12	90		60
35,0	—	—	*2.39	*2.42	*6.18	*6.19	210		140	Mellen	10,5	*6.59	*7.00	—	—	*5.00	*5.01	70		40
37,5	8.15	8.10	2.48	3.10	6.24	6.26	230		150	Clausdorf . . .	8,0	6.51	6 54	1.48	1 50	4.52	4 55	50		30
40,0	8.20	8.21	3.15	3.22	6.30	6.32	240		160	Sperenberg . . .	5,5	6.44	6.46	1 43	1.44	4.44	4.47	40		20
45 5	8.28	—	3 32	—	6.40	—	280		180	Schiessplatz . . .	0,0	—	6.35	—	1 35	—	4.36	ab Schiessplatz.		

* Hält nur im Bedarfsfalle.
Die Nachtzeiten von 6 Uhr Abends (6.00) bis 5 Uhr 59 Minuten Morgens (5.59) sind durch Unterstreichen der Minutenzahlen gekennzeichnet.

(1603 J)

Güterverkehr (Forts.).

Die Rückvergütung erfolgt gegen Vorlage der auf die schliessende Firma als Versenderin lautenden Originalfrachtbriefe, welche längstens drei Monate nach erfolgter Expedition mit ordnungsmässig gestempelter Rechnung vorzulegen sind.

Wien, am 3. August 1891. (1604)

Die K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach der Oe. N.-W.-B. etc. (Einführung eines Nachtrages V.) Mit 1. September 1891 tritt zum Ausnahmetarife für den Niederschles. Steinkohlenverkehr nach der Oe. N.-W.-B. etc. vom 1. Juni 1889 ein Nachtrag V in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

1. Frachtsätze für die neue Versandstation Charlottenbrunn;
2. Ergänzung der Kurskürzungstabellen;
3. Entfernungen in Kilometern,

und ist zu beziehen durch die Königl. Eisenbahndirektion zu Berlin und die Direktion der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn zu Wien.

Wien, am 3. August 1891. (1605)

Die Direktion der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn, namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Eisern-Siegener Lokalverkehr. Vom 1. Oktober 1891 ab gelten die Ausnahmetarife B (Kohlen) und C (Eisenerz und Roheisen) nur bei Zahlung der Fracht für das Ladegegewicht der gestellten Wagen.

Siegen, den 10. August 1891. (1606)

Die Direktion der Eisern-Siegener Eisenbahngesellschaft.

---

6. Verdingungen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Ausschreibung von Oberbaumaterialien. Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von:

11 350 t 134 mm hohen Flussstahlschienen und
160 „ 91.5 „ „ desgleichen

für das Etatsjahr 1892/93 und denselben Mengen an Schienen für das Etatsjahr 1893/94. Angebote sind mit entsprechender Aufschrift versehen, bis spätestens zum Verdingungstermine, Mittwoch, den 26. August 1891, Vorm. 11 Uhr, versiegelt und postfrei an das unterzeichnete Büreau hier, Brüderstrasse 36, einzureichen. Die Lieferungsbedingungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von 50 ₰ in Postmarken unfrankirt entnommen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, 8. August 1891. (1607)

Materialienbüreau.

Die Ausführung von Signaleinrichtungen und Weichenverriegelungen auf den Haltestellen Wolenice und Golina wird ausgeschrieben. Verdingungsunterlagen sind für 2 ℳ von unserer Kanzlei hier, Empfangsgebäude des Oderthorbahnhofs, nicht postfrei zu beziehen, auch in unserem technischen Büreau ebendaselbst einzusehen. Versiegelte, mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind bis Sonnabend, den 22. August d. J., Vorm. 11 Uhr einzureichen. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Breslau, im August 1891. (1608)

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt (Breslau-Tarnowitz).

---

7. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von Dampfkesseln. Auf unserem hiesigen Stadtbahnhofe sind 2 noch betriebsfähige, erst im Jahre 1885 von der Lübecker Maschinenbau-Aktiengesellschaft aus bestem Material gebaute Walzenkessel mit je einem Flammrohre und einem Dampfdome, Innenfeuerung ungefähr 18 qm Heizfläche, 0,98 qm Rostfläche, 3 kg Arbeitsüberdruck auf den Quadratcentimeter, 3 560 mm Länge, 1 530 mm Manteldurchmesser, 900 mm Flammrohrdurchmesser, auf dem Mauerwerke freiliegend, ab Kesselhaus mit allem Zubehör, ausschliesslich der Dampfleitung nach den Injektoren und der Dampfmaschine zu verkaufen. Die Kessel sind jederzeit durch Vermittelung unseres Betriebswerkmeisters Reichmann zu besichtigen.

Angebote ersuchen wir bis zum 20. August d. J. verschlossen und versiegelt mit der Aufschrift:

„Angebote auf Ankauf von zwei Dampfkesseln“

an uns einzureichen.

Lübeck, den 29. Juli 1891. (1609

Die Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Rudolf Weber, Haynau i/Schlesien

empfiehlt seine anerkannt vorzüglichen

Eisenbahn-Blitz-Draisinen

neuester Construction.

Preis pro Stück 300 Mark.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin.
Kgl. Eisenbahn-Betriebsamt.
Stralsund, d. 23/10. 90.

An Herrn Rudolf Weber, Haynau i/Schl.

Auf das gefl. Schreiben v. 12/8. d. J. erwidern wir Ihnen ergebenst, dass die von Ihnen in diesem Jahre bezogenen 3 sogenannten Blitz-Draisinen sich bisher gut bewährt haben. Dieselben verbinden Leichtigkeit, Fahrsicherheit und bequemen Sitz mit leichter Transportfähigkeit. Wir halten diese Draisinen zur Benützung für Streckenrevisionen für wohl geeignet.

gez. Hoos.

Columbus-Freitreppe

D. R. P.

Columbus-Perron und Trottoir aus Eisen, für Gärten, Wege, Böschungen, Dämme; besonders vortheilhaft für Anlagen in aufgeschüttetem Boden; haltbarer, schöner, 33 % billiger als Steintreppen. Ill. Preisliste kostenfrei.

Richard Hermanns & Co., Elberfeld.

Felten & Guilleaume, Carlswerk, Mülheim Rh.

Eingetragene Fabrikmarke F G Neptun

Das Carlswerk

fabrizirt für Eisenbahnbedarf

Eisen-, Stahl- u. Kupferdraht

und Drahtlitzen

für Telegraphen- u. Signalleitungen, Zugbarrièren, Einfriedigungen, Bindezwecke etc.

Drahtkordeln für Läutewerke.

Verzkt. Stahl-Stacheldraht

nebst allem Zubehör.

Drahtseile aller Art

für Aufzüge, Winden, Krahnen, Zugseile für schiefe Ebenen, Drahtseile für Seilbahnen, Schiebebühnenseile, Trajectseile.

Telegraphen-, Telephon- und Elektrisch-Licht-Kabel.

Felten & Guilleaume

Rosenthal, Cöln a/Rhein

Mechan. Bindfadenfabrik und Hanfseilerei.

Nr. 15. Jahrgang 1891. Berlin, am 12. August 1891.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. August Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	5	1	Ballen	Kleider —	18	1	Düsseldorf	Rechtsrh. Köln	
2	A S	5	1	Sack	Lumgen —	?	2	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
3	B	2047	2	Bund	Eisenstangen —	87	3	Cassel O.	K. E.-D. Hannover	
4	B	144	1	Ballen	leere Säcke —	7,5	4	Leer	Rechtsrh. Köln	
5	B K A	—	1	Fass	leer —	9	5	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Bromberg	
6	B M	6	1	Kiste	Maschinentheile —	13	6	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppen-revision.
7	B S	—	1	Fass	leer —	10	7	Düsseldorf	Rechtsrh. Köln	
8	C AB	5369	1	Kiste	4 Musterkistchen (Nähkistchen)	6	8	Hamm	„	
9	Ch F R	781/791	2	Fässer	Farbwaaren —	—	9	Düsseldorf-Bilk	„	
10	C H	1761	1	Bund	Glasflaschen —	—	10	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
11	C J	1713	1	Kiste	Farbw. —	38	11	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	beklebt Schweinfurt Siegen.
12	D	—	1	Stück	Pockholz —	21,5	12	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppen-revision.
13	D	230	1	Kiste	Schwärze —	14	13	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	
14	D B	44	1	„	gefüllt —	21	14	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
15	E D	33	1	„	— —	80	15	Fürth	Bayerische Stsb.	*)
16	E G	4727	1	Ballen	Papier —	19,5	16	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppen-revision.
17	E K	9530	1	Kiste	leer —	13	17	„	„	beiSchuppen-revision.
18	F P S	7250	1	„	ansch. Cigarren —	?	18	Löhne	„	
19	F R	336/338	—	—	2 Heerdplatten — 5 Ringe — 1 Deckel —	17	19	Bocholt	Rechtsrh. Köln	
20	F V	853	1	Verschlag	leere hölzerne Schachteln	11	20	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppen-revision.
21	G A	4815	1	Kiste	leer —	22	21	„	„	beiSchuppen-revision.
22	G K R	8	1	Tonne	leer —	9,5	22	Kirchweyhe	Rechtsrh. Köln	
23	G P	—	2	Säcke	Cement —	100	23	Bad Reichenhall	Bayerische Stsb.	
24	G W	685	1	Kiste	Bücher und Kleider	53	24	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
25	H	4966	1	Fass	gekochtes Leinöl —	200	25	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
26	H B	16	1	„	leer —	18	26	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppen-revision.
27	H K	4288	1	Kiste	Wichse —	19	27	Dortmund B. M.	Rechtsrh. Köln	
28	J K H	1071	1	Fass	leer —	35	28	Düsseldorf	„	
29	J R	—	1	Bund	Holzgriffe —	11	29	München Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
30	J v Th	24	1	Kiste	Exportbier —	29,5	30	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
31	L & H	1075	1	„	leer —	7	31	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppen-revision.
32	L S	5841	1	„	leer —	10	32	Düsseldorf	Rechtsrh. Köln	
33	M	16/17	2	—	Rahmen zu 2 Anrichten —	—	33	B.-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
34	M C	2187	1	Kiste	Kurzwaaren —	41	34	Hanau	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez. Stuttgart-Hanau.
35	M R	—	1	—	weisser Schliesskorb mit eiserner Stange und Schloss, leer	8	35	Frankfurt a/M. Staatsbhf.	„	
36	M S F A	657	1	Ballen	4 Fischnetze —	11	36	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
37	O M S	1833	1	Ballot	— —	30	37	Ingolstadt C. B.	Bayerische Stsb.	Kelheim-Ingolstadt bez.
38	P	13	1	Kollo	Eisenwaaren —	23	38	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
39	Pf.	—	1	Korb	Wildfleisch —	45	39	Leipzig Eil. B.	K. E.-D. Erfurt	ist öffentl. verkauft worden.
40	R	2203	1	Pack	Hammerstiele —	3	40	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	beklebt nach Bielefeld, ab Brügge eingeg.

*) Waidbruck-Fürth bez. K. K. priv. Südb. via Kufstein trägt Zollblei von Kufstein Nr. 186.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
41	R M	—	1	Kiste	Vogelkäfige —	49	41	Düsseldorf	Rechtsrh. Köln	
42	R S	II	1	Korb	Steinkruken —	4,5	42	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
43	S	1564	1	Pack	Bolzen —	16	43	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
44	S A G	135	1	—	eiserne Welle —	135	44	Schwientochlowitz	K. E.-D. Breslau	
45	S H	215	1	Ballot	Baumwollwaaren —	31	45	Nürnberg	Bayerische Stsb.	
46	S L	2	1	—	eis. leeres Fass —	53	46	Lindau	„	
47	S o	2	1	—	eiserne Thür —	5	47	Schwientochlowitz	K. E.-D. Breslau	
48	S S	—	1	Kollo	eis. Töpfe —	17	48	Zabern	Elsass-Lothring.	
49	T M	7989	1	Kiste	Cigarren? —	58	49	Grafing	Bayerische Stsb.	Grafing beschr.
50	W	70	1	Blechflasche	gefüllt —	5,8	50	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	Dresden-Altstadt bezettelt. Aus 21270 Mg.
51	W B	100	1	Kiste	leere Flaschen —	49	51	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppenrevision.
52	W L S	48, 111	2	Petrol.-Fässer	leer —	—	52	Sagan	K. E.-D. Berlin	aufgef. auf der Strecke Sagan-Sorau am 23. VII. d. J.
					B. Güter m. Adr. bez.:					
53	Berger Wenker & Co.	4819	1	Fass	leer —	25	53	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
54	Fehrenberg & St.	2610	1	„	leer —	21	54	„	„	
55	Frankenbräu	3117	1	„	leer —	30	55	„	„	
56	Marie Gautier en France Aunay sur Odon	—	1	grosser schwarz. Koffer	— —	—	56	Köln Gep.-Abth.	Linksrh. Köln	
57	Köln l.	1504	1	—	Wagendecke —	—	57	Passau	Bayerische Stsb.	
58	Leistbräu	20552 7946	2	Fässer	leer —	60	58	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
59	Löwenbrauerei	2024	1	Fass	leer —	25	59	„	„	
60	Löwenbräu	7051	1	Bierfass	leer —	39,5	60	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppenrevision.
61	K. Metzger	1887	1	Fass	leer —	9	61	Karlsruhe	Badische Stsb.	14,5 l Gehalt.
62	T. Moritz	454	1	„	leer —	21	62	„	„	37 l Gehalt.
63	Planegg	29	1	„	leer —	23	63	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
64	J. Rohner	—	1	Stab	Eisen —	42	64	Memmingen	Bayerische Stsb.	5 m lang
65	Schönpriesen	4877 5187	2	Bierfässer	leer —	—	65	Kronach	„	*)
66	Wilhelm Weindlert & Co. Plauen i/V.	—	1	Ballen	? —	18	66	Gep.-Abf. Nordhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez. Plauen i/V.
67	Wellenbeckt Düsseldorf	—	1	Bund	Bandeisen —	35	67	Beckum	K. E.-D. Hannover	
68	Wiesbaden	9707	1	Fass	leer —	24	68	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
69	weiss	I	1	—	Wagenbüchse —	3	69	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
70	—	44	1	Korb	1 Tuch, 1 Jacke, 1 Strumpf, 1 Taschentuch	4,5	70	Artern	K. E.-D. Erfurt	
71	—	49	1	Kiste	leere Flaschen —	48	71	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppenrevision.
72	—	145	1	Fässchen	Salzheringe —	29	72	Altfelde	K. E.-D. Bromberg	
73	—	281	1	Fass	leer —	35	73	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
74	—	747	1	„	leer —	22	74	„	„	
75	D. R. Patent	10924	1	—	altes Maschinentheil	19	75	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
76	schwarzer ■	—	2	—	eis. Rohre —	52	76	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
77	grüner Strich	—	1	Kollo	Maschinentheil —	4	77	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	

*) Auf dem eisernen Spunde die Bezeichnung: „Bierbrauerei Schönpriesen".

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
78	J H B H B R M	279 114	1	Ballen	Juteleinen —	23	78	Bremen Eilg. Abf.	K. E.-D. Hannover	bei Schuppenrevision.
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
79	—	—	12	—	hölzerne Balken —	—	79	Essen B. M.	Rechtsrh. Köln	
80	—	—	2	alte Blechflaschen	leer —	9	80	Hannover	K. E.-D. Hannover	bei Schuppenrevision.
81	—	—	1	—	viereckige Blechkanne, ca. 20 l fassend, leer	—	81	Hannover Eilg.-Abf.	„	bei Schuppenrevision.
82	—	—	1	Blechkasten	leer —	—	82	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
83	—	—	1	Korb	Bohnen —	37	83	Gutach	Badische Stsb.	versteigert!
84	—	—	1	—	Brechstange —	10	84	Holzminden	K. E.-D. Magdeburg	
85	—	—	3	Stück	elsene Bretter 4,59, 4,42 u. 3,90 m lang	—	85	Firchau	K. E.-D. Bromberg	
86	—	—	1	—	eis. Brückentheil —	21	86	Hagenau	Elsass-Lothring.	Firma: Ludwig Roth, Portl. Cementfabrik, Karlstadt.
87	—	—	3	Säcke	Cement —	153	87	Hochstadt-Marktzeuln	Bayerische Stsb.	
88	—	—	1	—	gusseis. Deckel —	5	88	Kreuzburg	K. E.-D. Breslau	
89	—	—	1	Ring	Draht —	57	89	B. - Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
90	—	—	1	Packet in Papier	4 Päckchen Drahtstifte	2,5	90	Harburg	K. E.-D. Hannover	
91	—	—	1	Stange	Eisen, rund, 2,45 m lang, 2 cm stark,	7,5	91	Leutzsch	K. E.-D. Erfurt	ziemlich in der Mitte 2 Mal durchbohrt.
92	—	—	1	Stück	Eisen —	160	92	Nebing	Elsass-Lothring.	
93	—	—	6	„	altes Eisen —	10	93	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Bromberg	
94	—	—	3	„	Eisenbleche —	11	94	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
95	—	—	2	—	Eisenbleche —	8,5	95	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
96	—	—	1	Kollo	Eisenguss —	1	96	Bayreuth	„	
97	—	—	1	—	Eisengusstheil	11,5	97	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
98	—	—	1	—	Eisenrohr —	8,5	98	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
99	—	—	1	Fass	leer —	23	99	„	„	
100	—	—	1	Bund	Fenstereisen —	20	100	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
101	—	—	1	Kollo	Fusstritt —	8	101	Karthaus	Linksrh. Köln	
102	—	—	1	—	eis. rundes Gewicht	10	102	Karlsruhe	Badische Stsb.	Eichzeichen 11 D. R. 131.
103	—	—	2	—	Gewichtsteine —	à 2	103	„	„	
104	—	—	2	Pack	Gurten —	4	104	Würzburg	Bayerische Stsb.	
105	—	—	1	Sack	Häcksel —	23	105	Werl	K. E.-D. Elberfeld	
106	—	—	3	—	gusseis. Häfen —	4,5	106	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
107	—	—	1	Bund	verstellbare Hängeeisen	11	107	Altenkirchen	Rechtsrh. Köln	
108	—	—	1	Sack	Hafer —	63,5	108	Altenhundem	K. E.-D. Elberfeld	
109	—	—	1	—	rothangestrichenes Heizrohr mit Flaschen	20	109	Frankfurt a/M. Staatsbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
110	—	—	1	Pack	Holzpantoffeln —	8,5	110	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
111	—	—	1	„	Holzrechen —	10	111	Regensburg	„	
112	—	—	1	Korb	Holzw. u. Wetzsteine	15	112	Plettenberg	K. E.-D. Elberfeld	
113	—	—	1	—	Hündin —	—	113	Börssum	K. E.-D. Magdeburg	
114	—	—	3	—	kl. eis. Kammräder	4	114	Lissa i. P.	K. E.-D. Breslau	
115	—	—	1	—	Kette (ansch. Krahnkette)	—	115	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
116	—	—	1	—	Kettenzaum —	—	116	Bitterfeld	K. E.-D. Erfurt	aus Packw. d. Eilzugs 623 v. 20./7.
			5	—	Stränge —	—				
117	—	—	1	Korb	Kirschen —	40	117	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
118	—	—	1	„	Kirschen —	19	118	„	„	
119	—	—	1	Bund	4 leere Körbe —	3	119	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Bromberg	
120	—	—	1	Kollo	Maschinentheil —	3	120	Saarbrücken	Linksrh. Köln	
121	—	—	1	—	gebr. eis. Maschinentheil (ansch. Ventil)	11	121	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
122	—	—	2	Kolli	Maschinentheile (Ventilpumpen)	—	122	Osnabrück	Rechtsrh. Köln	Bund besteht aus 9 Körben, hiervon 5 in blauer Farbe die Buchstaben H. W., 1 in weisser Farbe G. R. & 3 H. G.
123	—	—	1	—	eis. Nabe —	2	123	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
124	—	—	1	Bund	Obstkörbe —	14	124	München C. B.	Bayerische Stsb.	
125	—	—	1	—	Privatdecke —	20	125	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
126	—	—	1	—	Privatdecke —	8	126	„	„	
127	—	—	1	—	Quadrateisenstange	25,5	127	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
128	—	—	1	—	eis. Rad —	7	128	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
129	—	—	4	—	eis. Rohre —	71	129	Düsseldorf	Rechtsrh. Köln	
130	—	—	1	offene	Rohrpappe —	1	130	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	

Lfde. Nr.	Bezeichnung: Marke	Bezeichnung: Nr.	Anzahl der Güter	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
131	—	—	9	Stück	eis. Rosten —	9	131	Lippstadt	K. E.-D. Hannover	
132	—	—	2	Pack	Säcke —	21	132	Düsseldorf	Rechtsrh. Köln	bez. Friedr. Roever, Braunschweig F.R. Schöningen.
133	—	—	1	Sack	leere Säcke —	—	133	Eschwege	K. E.-D. Frankf. a/M.	
134	—	—	1	Korb	Sarggriffe —	12	134	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
135	—	—	2	Bund	Schaufeln (5) —	5	135	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	aus 9507 Mg.
136	—	—	2	Kolli	blecherne Schiebethüren	10	136	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
137	—	—	1	Pack	3 Scheeren und 1 Pinsel	—	137	Düsseldorf	Rechtsrh. Köln	
138	—	—	2	—	nicht getränkte kief. Schwellen	—	138	Mochbern	K. E.-D. Berlin	aufgef. westl von Bhf. Mochbern am 10/7.
139	—	—	1	Sack	Seemannseffekten —	5	139	Bremen Gep.-Abf.	K. E.-D. Hannover	bei Schuppenrevision. *)
140	—	—	1	Stab	Stahl —	1, 5	140	B.-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
141	—	—	1	„	Stahl —	7	141	Frankfurt a/M. Staatsbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
142	—	—	1	Korb	Stahlringe —	14	142	Plettenberg	K. E.-D. Elberfeld	
143	—	—	1	Korb von Weidengeflecht	1 neue Stubenuhr — 1 Kopfkissen — 1 Vorhang —	—	143	Norkitten	K. E.-D. Bromberg	
144	—	—	1	—	gusseis. Ventil in Stroh und Stupfen verpackt	3, 5	144	Freising	Bayerische Stsb.	
145	—	—	1	Packet	2 Ventile mit Messingkolben	5	145	Nürnberg C. B.	„	
146	—	—	1	Stab	Winkeleisen —	21	146	Holzminden	K. E.-D. Magdeburg	
147	—	—	1 1	— —	Zeugleine — zerbr. Zugleinen-Haspel —	—	147	Norkitten	K. E.-D. Bromberg	
148	—	—	1	Tafel	Zinkblech —	8, 5	148	Friedrichshaten	Württemb. Stsb.	
149	—	—	1	Brot	Zucker —	12	149	Memmingen	Bayerische Stsb.	

*) Hat sich vermuthlich von einem anderen Kollo losgelöst.

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

1	A G & Co.	1180	1	Kiste	? —	75	1	Raspenau	Südnordd. V.-B.	seit 30/7.
2	A Sch	5634	1	Ballen	? —	56	2	Wien	Oesterr. Nordwestb.	„ 27/7.
3	B	3	1	„	? —	14	3	Iglau	„	„ 29/7.
4	F K	1064	1	Kiste	? —	29, 5	4	Reichenberg	Südnordd. V.-B.	„ 30/7.
5	H	—	1	Korbflasche	? —	18	5	Hohenelbe	Oesterr. Nordwestb.	„ 30/7.
6	H	—	1	Bund	Blechschirme —	5	6	Iglau	„	„ 28/7.
7	K	—	1	Stück	Cotton —	13	7	Hohenelbe	„	„ 17/7.
8	M H	3006	1	Kiste	? —	25	8	Deutschbrod	„	„ 30/7.
9	R T	3047	1	Fass	? —	173	9	Podebrad	„	„ 26/7.
10	P N / W R	5055	2	Stück	Eisen —	130	10	Grosswosseck	„	„ 13/7.
11	S / J & C	292	1	Sack	? —	60	11	Königgrätz	„	„ 26/7.
12	ℭ	1719	1	Kiste	? —	267	12	Friedland	Südnordd. V.-B.	„ 30/7.
13	T G	70	1	Koffer	? —	29	13	Königgrätz	Oesterr. Nordwestb.	„ 26/7.
14	Brauerei Pilsen	251/77	10	Fässer	leer (½ hl) —	250	14	Hohenelbe	„	„ 5/7.
15	Adresse	—	1	Sack	Gyps —	75	15	Leitmeritz	„	„ 26/7.
16	XX	10	1	Kiste	? —	51	16	Vysocan	„	„ 23/7.
17	—	1797	1	Bund	Körbe —	—	17	Kolin	„	„ 30/7.
18	—	—	10	Stück	Heugabeln —	9	18	Reichenberg	Südnordd. V.-B.	„ 30/7.
19	—	—	1	Sack	Knochenmehl —	100	19	Liebenau	„	„ 6/7.
20	—	—	1	Stück	Lagerhaus, gebrochen,	6	20	Altpaka	Oesterr. Nordwestb.	„ 28/7.
21	—	—	1	„	Tragfeder —	—	21	Friedland	Südnordd. V.-B.	„ 22/7.

Nachtrag.

1	B	883	1	Kollo	Gepäck —	40	1	Hasselt	Grand Central Belge	
2	L E	—	1	Kiste	? —	14	2	Montigny s. S.	„	
3	W H	14/2111	2	Ballen und Kiste	? —	314	3	Anvers Bs.	„	
4	W. J. Durant	—	1	—	Decke —	—	4	Bomerée	„	
5	Havaux	—	1	Packet	? —	0, 220	5	Florennes S. M.	„	
6	Tallou	—	1	„	? —	4	6	Louvain	„	
7	—	133/134	2	Packete	? —	4	7	Walcourt	„	
8	—	133	1	Packet	? —	2. 5	8	„	„	
9	—	—	1	Korb	leer —	0, 250	9	Rotselaer	„	
10	—	—	1	Kollo	leere Körbe —	33	10	Lodelnisart	„	
11	—	—	64	—	Taubenkörbe —	—	11	Louvain	„	

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 63. **Zeitung des Vereins** 1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . . 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Bendlerstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 5gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 15. August 1891.

Inhalt:

Der neue Kings Crosstunnel.
Arbeitsunfähigkeits- und Sterbensverhältnisse von Eisenbahnarbeitern im Jahre 1889.
Die Betriebs-Ergebnisse der staatlichen Lokalbahnen in Bayern im Jahre 1890.
Vereins-Mittheilungen:
Neue Vereinsbahnstrecken.
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Kommunikationsministerium und Decentralisation der Staatsbahnen in Oesterreich.
Die Oberbaukonstruktion der Zukunft und die Goliathschiene.
Neue Oesterreichisch-Russische Eisenbahnanschlüsse.
Betriebseinnahmen im Juni, bez. im ersten Halbjahr 1891.
Bahneröffnungen.
Eröffnung bezw. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Vermehrung des Betriebspersonals.
Bericht der Wiener Handelskammer an das Handelsministerium für 1890.
Beschaffenheit der Knallsignale.
Berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt der Oesterreichischen Eisenb.
Die Wiener Stadtbahn.
Offertverhandlungen bezüglich des Kohlenbedarfes der Oesterreichischen Staatsbahnen.
Prioritätenumwandlung der Dux-Bodenbacher Bahn.
Ersatzansprüche der Hinterbliebenen eines im Eisenbahndienst Getödteten. (Rechtsfall.)
Der Elbverkehr im Juli d. J.
Börsenbericht.
Lüttich-Limburger Eisenbahn.
Italiens Dampftrams.
Aus Nordamerika:
Eisenbahnwesen auf der Weltausstellung in Chicago.
Eisenbahngesetzgebung i. Staate Illinois.
Tarifkrieg zwischen dem Eriekanal und den Nachbarbahnen.
St. Paul-, Minneapolis- und Manitoba-Eisenbahn.
Betriebsergebnisse der Kanadischen Bahnen in 1889/90.
Calgary- und Edmonton-Eisenbahn (Kanada).
Chignecto-Schiffseisenbahn (Kanada).
Personalnachrichten (Kanada).
Nordamerikanische Gesellschaften für Mexikanische Bahnen.
Konzessionsertheilung in Mexiko.
Urtheile des Reichsgerichts:
Erkenntniss vom 20/10. 1890.
Erkenntniss vom 25/2. 1891.
Erkenntniss vom 21/3. 1891.
Personalnachrichten:
Bayerische Staatsbahnen.
Ungarische Staatsbahnen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Güterverkehr.
2. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Der neue Kings Crosstunnel.

Bei den in London mündenden Stammbahnen ist die Belastung der im hauptstädtischen Gebiete belegenen Streckenabschnitte infolge des unablässig anschwellenden Vorstadt- und Vorortverkehrs in stetigem Wachsthum begriffen und macht allerorten die weitere Vermehrung der Streckengeleise, mit welcher in manchen Fällen auch eine Erweiterung der Endbahnhöfe verbunden ist, zum dringenden Bedürfniss. Die Südwestbahn hat soeben ihre auf Viaduktbögen erbaute Strecke zwischen dem Waterloo-Endbahnhofe und Vauxhall von 4 auf 6 Geleise gebracht, die Ostbahn beginnt mit einer Erweiterung des Liverpool-Strassenbahnhofes und die Südostbahn wird sich der Vergrösserung ihrer Bahnanlagen in London nicht lange mehr entziehen können. Aehnlich liegen die Verhältnisse bei anderen Bahnen, so auch bei der Nordbahn, welche ihren beiden doppelgeleisigen Linien in der Hauptstadt noch ein drittes Geleisepaar hinzuzufügen im Begriffe steht.

Diese Bahn vermittelt einen ausserordentlich starken Vorortverkehr zwischen den nördlichen Vorstadt- bezw. Vorortbezirken Finchley, High Barnet, New Barnet, Wood Green (Alexandrapallast), Enfield usw. und der City von London. Ein Theil dieses Verkehrs ist nach der der Nordlondonbahn gehörigen Station Broad Street gerichtet und zweigt am Südende des Bahnhofes Finsbury Park von den Stammlinien ab, um weiterhin der Nordlondonbahn zu folgen. Eine weitere weniger zahlreiche Gruppe von Zügen bewegt sich an den Stammlinien entlang bis zum Endbahnhof Kings Cross, wo die Züge in einem neben dem Fernbahnhofe der Stammbahn angelegten Vorortbahnhofe abgefertigt werden. Ein dritter Zugbetrieb, etwa so stark wie der erste, ist nach Moorgate Street gerichtet, einem an der inneren Ringbahn angelegten Bahnhof, welcher ausser dem durchlaufenden Verkehr der inneren Ringbahn noch Kopfbahnhof ist für Züge der Nord-, Mittelland- und London Chatham und Doverbahnen.*) Die Nordbahnzüge, ebenso wie die der Mittellandbahn biegen von ihren Stammlinien bereits in einiger Entfernung nördlich hinter den Endbahnhöfen ab und erreichen in stark fallenden Tunneln (1:48) die Schienenhöhe der inneren Ringbahn bei der dem Hauptbahnhofe der Nordbahn gleichnamigen Station Kings Cross der Metropolitan Bahn und folgen von hier ab einer neben der Ringbahn angelegten besonderen Tunnelbahn, den sogenannten „widened lines“, welche anfänglich an der nördlichen Seite der Ringbahn geführt sind, später unter ihrem Tunnel hindurch auf die Süd-

*) Diese Bahnen besitzen in Moorgate Street je ein Geleis zwischen je zwei Bahnsteigen. Nach der einen Seite steigen die mit dem Zuge angekommenen Reisenden aus, an der anderen Seite gleichzeitig die zum Zuge kommenden Personen ein, so dass die Thüren an beiden Seiten des Zuges gleichzeitig offen stehen.

seite übergehen und der Ringbahn auf dieser Seite folgen, bis sie Moorgate erreichen. Bei Farringdon schliesst die London Chatham und Doverbahn mit einem Bogendreieck an, welches einer weiteren schwächeren Gruppe von Zügen auch den Durchgang von der südlichen Seite der Themse durch London hindurch nach den nördlichen Vororten im Gebiete der Nord- und Mittellandbahnen ermöglicht.

Die Stammgeleise der Nordbahn wie die neben ihnen liegenden Vorortgeleise sind zwischen Kings Cross und Finsbury Park durch zwei Tunnel geführt, von welchen der Maidenlanetunnel, der südliche, 480 m und der nördliche, der Copenhagentunnel, 540 m lang ist.

Die in Ausführung begriffene Erweiterung der Nordbahngeleise bezieht sich zunächst auf die südliche Tunnelstrecke, neben welcher ein neuer zweigeleisiger Tunnel von gleicher Länge erbaut wird. Derselbe wird ebenso wie die bestehenden Tunnel unter den Märkten und der Güterstation Kings Cross der Nordbahn hergeführt, nachdem zuvor der Regents Canal unterkreuzt ist. Der Betrieb in den Güterschuppen wird mit Hilfe eines Systems zahlreicher Drehscheiben bewirkt, welche dazu dienen, die Güterwagen behufs Ent- oder Beladung in die hierfür vorgesehenen Ausschnitte der Ladebühnen zu führen. Die Drehscheiben sind selbst 0,9 m tief und ruhen auf 0,6 m starkem Fundament. Da der Tunnel unter einer Anzahl dieser Drehscheiben in geringer Tiefe geführt werden musste, entstand die Schwierigkeit, wie man den Bau einzurichten habe, um den Güterverkehr nicht zu behindern. Durch die ursprünglich erwogene Anlage eines später zu überdeckenden Einschnittes wären lästige Betriebsstörungen unvermeidlich gewesen. Diese Schwierigkeit hat man nun durch ein neu erfundenes System des Baubetriebes für diejenigen Tunnelabschnitte aus dem Wege geräumt, bei welchen nur eine geringe Konstruktionshöhe gegeben war.

Die Auskleidung des Tunnels geschieht durchweg in Ziegelmauerwerk von 0,9 m Stärke in 8 Ringen, von welchen die beiden inneren aus Klinkern hergestellt werden. Die grösste Lichtweite des Tunnels beträgt 7,9 m, die Höhe ist je nach der verfügbaren Konstruktionshöhe verschieden. Sie beträgt, da wo letztere am meisten beschränkt ist, wie unter dem Güterbahnhofe, 6,8 m. Die Schienenoberkante liegt 1,45 m über dem Sohlengewölbe; der hierdurch verbleibende Zwischenraum ist zur Anlage eines gemauerten Entwässerungskanales benutzt. Der zu durchfahrende Boden ist harter blauer Thon und leicht zu beseitigen.

Der Baubetrieb wurde ausser an den Mundlöchern noch von zwei Schächten ausgeführt, also an 6 Stellen gleichzeitig begonnen. An vier von diesen Angriffspunkten wurde die neue, im folgenden nach Mittheilungen des „Engineer“ näher zu beschreibende Baumethode angewendet.

Statt der sonst üblichen hölzernen Verpfählung wird eine Reihe von etwa 25 eisernen Nadeln in der Tunnelfirste vorgetrieben. Diese Nadeln sind mit einander feder- und nuthartig — ähnlich wie Spundpfähle —, aber lose in Eingriff gebracht und bilden in dem Tunnel vor Ort gewissermaassen eine biegsame gewölbte Decke, deren Glieder (Nadeln) in der Längsrichtung des Tunnels für sich einzeln vorgeschoben werden können. Jede vorgeschobene Nadel gleitet hierbei in den Nuthen der beiden anliegenden, während eine Seitenbewegung überhaupt ausgeschlossen ist. Die bei Kings Cross verwendeten Nadeln sind 3,05 m lang, 15 cm breit und 5 cm stark.

Bei Beginn der Arbeit werden die Nadeln an beiden Enden durch hölzernes Strebenwerk unterstützt, während die Wölbarbeit unterhalb derselben ausgeführt wird. Wenn das Mauerwerk fertig ist, werden die Nadeln einzeln oder in Bündeln zu je dreien, wie bei Kings Cross, allmählich vorgetrieben. Dies geschieht mittelst Schraubenwinden, welche sich mit dem Fuss gegen die Stirnfläche des Mauerwerks stützen und am Kopf einen konsolartigen Metallkörper tragen, welcher die jeweils vorzuschiebende Nadel fasst und in den vor Ort anstehenden Boden hineinführt. Der Konsolkörper hat zwei Ansätze, welche in Bohrungen der Nadel eingreifen. Die Nadeln sind vorne zugeschärft. Wenn alle Nadeln soweit vorgerückt sind, dass sie nur noch in etwa 1 m Länge auf dem Gewölbe ruhen, wird das Erdreich unter ihnen entfernt. Sodann werden sie an dem frei werdenden Ende unterzimmert, während der Ort mit Brettern verzogen wird. Die Wölbarbeit wird dann um ein Stück weitergeführt.

Die Nadeln haben an der Unterseite eingearbeitete ausgerundete Nuthen, welche über dem Rücken des zuletzt gemauerten Gewölbestücks entlang führen. Wenn nun die Nadeln vorgeschoben werden, wird in diese Kanäle flüssiger Cement eingepresst, der den von den Nadeln verdrängten Raum dicht ausfüllt und jedes Setzen verhindert.

Die beschriebene Art des Baubetriebes, welche den Ingenieuren Jennings und Stannard in London patentirt ist, hat sich nach den Mittheilungen des „Engineering“ in jeder Beziehung trefflich bewährt.

Arbeitsunfähigkeits- und Sterbensverhältnisse von Eisenbahnarbeitern im Jahre 1889.

Den von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen als Anhang zu der Dienstunfähigkeits- und Sterbensstatistik herausgegebenen statistischen Erhebungen für die Arbeitsunfähigkeits- und Sterbensverhältnisse von Eisenbahnarbeitern im Jahre 1889 entnehmen wir die nachstehenden Mittheilungen.

Am Schlusse des Beobachtungsjahres 1889 betrug die Zahl der beschäftigten Arbeiter 99 727 und die Zahl der Ruhelöhner 1 323; dieselben vertheilen sich auf die einzelnen Arbeitergruppen wie folgt:

1. Betriebsarbeiter . . . . . 69 220 bezw. 883
2. Bahnunterhaltungsarbeiter . . 2 044 „ 26
3. Werkstättenarbeiter . . . . . 28 463 „ 414.

Nach der berechneten Tafel über die Arbeitsunfähigkeits- und Sterbenserwartung sämmtlicher Arbeiter in den Jahren 1886/89 nach den Verhältnissen der Gesammtheit aller nicht im Fahrdienst beschäftigten Beamten sind bei 298 250 beschäftigten Arbeitern unter einjähriger Beobachtung im ganzen gegen 1 985 erwartungsmässige Fälle, in Wirklichkeit nur 1 326 Arbeitsunfähigkeitsfälle eingetreten. Die letztere Zahl macht nur 66,8 % der erwartungsmässigen Zahl aus, während die entsprechende Zahl für die ersten drei Beobachtungsjahre 68,8 % betrug. Bei den Todesfällen kommen auf 2 890 erwartungsmässige Fälle 2 914 beobachtete Sterbefälle. Die letztere Anzahl macht 100,8 % der erwartungsmässigen Zahl aus gegen 97,7 % für die ersten drei und 98,9 % für die ersten zwei Beobachtungsjahre.

Die Zahl der Arbeitsunfähigkeitsfälle für die einzelnen Beobachtungsjahre, ausgedrückt in Hundertsteln der erwartungsmässigen Zahl, betrug und zwar für das Jahr 1886: 87,2, 1887: 83,2, 1888: 54,8 und 1889: 63,8. Für die Sterbefälle erhält man entsprechend für das Jahr 1886: 106,9, 1887: 92,8, 1888: 92,7 und 1889: 106,7.

Die Arbeitsunfähigkeits-, Sterbens- und Pensionirungsziffern der Betriebs- und Werkstättenarbeiter in den Jahren 1886/89 sind in der nachstehenden Tabelle zusammengestellt:

Lfde Nr.	Benennung der Ziffern	Dienstzweig	
		Betriebsarbeiter	Werkstättenarbeiter
1	Arbeitsunfähigkeitsziffer	0,00467	0,00417
2	Ausscheidungsziffer	0,01436	0,01416
3	Pensionirungsziffer	0,00369	0,00350
4	Allgemeine Sterbensziffer . . .	0,01051	0,01134
5	Sterbensziffer der Ruhelöhner . .	0,07680	0,11752

Die vorstehenden Zahlen bieten indessen noch keinen genügenden Anhalt für die Feststellung eines wesentlichen Unterschiedes zwischen den Verhältnissen der Betriebs- und der Werkstättenarbeiter.

Von den zu Beginn des Jahres 1889 beschäftigt gewesenen 94 093 Arbeitern wurden 386 wegen Arbeitsunfähigkeit auf Ruhelohn gesetzt. Hiervon kommen auf die Betriebsarbeiter 251, auf die Bahnunterhaltungsarbeiter 10 und auf die Werkstättenarbeiter 125. Ohne Ruhelohn schieden aus wegen Arbeitsunfähigkeit 116 Arbeiter, wogegen 5 Arbeiter ohne Arbeitsunfähigkeit mit Ruhelohn bedacht worden sind.

Auf 100 000 in dem betreffenden Dienstzweige beschäftigte Arbeiter:

Lfde Nr.	Dienstzweig	Unfall-							
		Arbeitsunfähigkeitsfälle im Jahre				Todesfälle im Jahre			
		1886	1887	1888	1889	1886	1887	1888	1889
1	Betriebsarbeiter . .	67, 5	69, 2	166, 0	158, 0	181, 3	90, 5	159, 2	127, 0
2	Bahnunterhaltungsarbeiter	—	—	—	50, 0	116, 7	56, 6	158, 5	50, 0
3	Werkstättenarbeiter	44, 8	59, 8	126, 6	161, 1	36, 7	23, 9	31, 6	31. 5
4	Sämmtliche Arbeiter	54, 0	63, 7	146, 0	156, 7	108, 0	63, 7	121, 5	97, 7

Die Betriebsergebnisse der staatlichen Lokalbahnen in Bayern im Jahre 1890.

Am Schlusse des Jahres 1890 befanden sich die in folgender Tabelle nach der Reihenfolge der Betriebseröffnung aufgeführten 19 Lokalbahnen mit zusammen 405, 63 km Länge im Betriebe. Hiervon wurden die Linien Freilassing - Laufen, Zwiesel - Grafenau, Neusorg - Fichtelberg und die Theilstrecke Passau-Röhrnbach der Lokalbahn Passau-Freyung mit zusammen 89, 11 km Länge erst im Laufe des Berichtsjahres und zwar in der Zeit vom 14. Juni bis 20. Dezember dem allgemeinen Verkehre übergeben.

Die Einnahmen der während des ganzen Jahres 1890 im Betriebe gestandenen 15 älteren Linien ergeben gegenüber dem Vorjahre ein Mehr von rund 44 267 ℳ = 3, 78 %.

Hiervon treffen auf:

a) Personen- und Gepäckverkehr 35 929 ℳ = 3, 07 %
b) Güter- und Viehverkehr . . . 5 201 „ = 0, 45 „
und c) sonstige Einnahmen . . . . . 3 137 „ = 0, 26 „

Auf den Lokalbahnen mit einer Länge bis zu 10 km werden nur einfache (keine ermässigten) Billets ausgegeben. Die Einnahmen dieser Linien für das Personenkilometer sind deshalb durchgängig höhere, als bei den übrigen Lokalbahnen. Die Linie Reichenhall-Berchtesgaden hat ausser höheren Gütertarifen auch erhöhte Fahrpreise, was gleichfalls in den Einnahmen für das Personenkilometer zum Ausdruck gelangt.

Der Güter- und Viehtransport weist gegenüber dem Vorjahre eine Mehrung von 20 644 t = 5, 88 % mit 311 025 tkm = 6, 07 % auf. Die oben bezeichnete geringe Erhöhung der Einnahmen aus dem Güter- und Viehverkehr steht sohin nicht im gleichen Verhältnisse zu der namhaften Mehrleistung an gefahrenen Tonnenkilometern. Die Erklärung hierfür findet sich in der mit 1. August v. J. bei Annahme der Preussischen Grundtaxen eingetretenen allgemeinen Ermässigung der Gütertarife, sowie in der für verschiedene Massengüter bewilligten gänzlichen oder theilweisen Auflassung der Lokalbahn - Frachtzuschläge, wozu sich die Bahnverwaltung im Wettbewerbe mit dem Strassenfuhrwerk oder überhaupt zur Ermöglichung einer Ausfuhr der betreffenden Artikel veranlasst sah. (Vergl. beispielsweise in folgender Tabelle die Einnahmen für das Tonnenkilometer bei der Lokalbahn Neustadt a. S. - Bischofsheim.)

Zu den „Einnahmen aus Sonstigem“ zählen Pächte und Miethen, der Erlös aus der Veräusserung von Mobilien und die Vergütung für die Postbeförderung, welche Vergütung bei den Lokalbahnen Eichstätt Bahnhof - Eichstätt Stadt und Reichenhall-Berchtesgaden 7 ₰, bei den übrigen Linien 5 ₰ für das Wagenkilometer beträgt.

Gleich den Einnahmen haben auch die Ausgaben eine Erhöhung erfahren und zwar die Transportkosten theils infolge der gestiegenen Kohlenpreise, theils wegen Vermehrung der Zugverbindungen; ferner die Personalausgaben anlässlich der Durchführung der neueren allgemeinen Bestimmungen über die Bemessung der täglichen Dienstzeit und die hierdurch bedingten häufigeren Ablösungen des Dienstpersonals, ebenso wegen der erforderlichen Beigabe von Sommeraushilfen zur Bedienung eines stärkeren Verkehrs. Die Ausgaben beziffern gegenüber dem Vorjahre ohne Einrechnung der Erneuerungsrücklagen ein Mehr von rund 47 056 ℳ = 8, 38 %.

Hiervon treffen auf:

a) Personalausgaben . . 10 548 ℳ = 1, 88 %
b) sachliche Ausgaben . 1 317 „ = 0, 23 „
c) Bahnunterhaltung . . 8 177 „ = 1, 46 „
d) Transportkosten . . 27 014 „ = 4, 81 „

Um die Ablösungen von Wärterpersonal zu vermeiden und hierdurch die Personalausgaben möglichst zu verringern, wird, wo immer thunlich, der Dienst an den Lokalbahn-Haltestellen an Private (Bahnagenten) übertragen. Am Ende des Berichtsjahres waren von zusammen 73 Haltestellen 34 mit Agenten besetzt.

Zu den Personalausgaben wurden bei jeder Linie auch die Ausgaben für das an der Anschlussstation zu Lokalbahnzwecken mitverwendete Hauptbahnpersonal sowie die Oberleitungskosten (48 ℳ für das Kilometer) einbezogen.

In den Transportkosten sind auch die Laufmiethen für die auf die Lokalbahn übergegangenen Hauptbahn-Personenwagen und Güterwagen enthalten.

Die vorerwähnten Ausgaben sind den Lokalbahnen rechnerisch angelastet, da die Rentabilitätsaufstellung ohne deren Berücksichtigung lückenhaft wäre und kein richtiges Bild gäbe.

Das finanzielle Ergebniss des Lokalbahnunternehmens im Berichtsjahre ist folgendes:

Wird die von Bayern auf Kosten der Herzoglich Sachsen-Meiningenschen Regierung gebaute und auf Grund eines Pachtvertrages betriebene Lokalbahn Ludwigsstadt-Lehesten ausser Ansatz gelassen, so bleibt für die übrigen 18 im Eigenthum des Bayerischen Staates befindlichen Lokalbahnen ein gesammtes staatliches Anlagekapital von 22 000 452 ℳ.

Die Betriebseinnahmen dieser 18 Linien betrugen im abgelaufenen Jahre rund 1 195 025 ℳ, die Ausgaben

a) ohne Einrechnung der Erneuerungsrücklagen . 613 989 ℳ
b) mit „ „ „ . 740 448 „

Der staatliche Bauaufwand wurde sonach durch den Einnahmeüberschuss von

ad a) 581 036 ℳ mit 2, 6 % und von
„ b) 454 577 „ „ 2, 1 „

verzinst.

Werden die im Laufe des Berichtsjahres eröffneten 4 neuen Linien, welche wegen ihrer theilweise äusserst kurzen Betriebsdauer für den auf sie treffenden Staatsaufwand eine sehr kleine oder gar keine Rente ergaben, ausser Berechnung gelassen, so wurde von den Linien, welche das ganze Jahr 1890 im Betriebe standen, der Staatsaufwand mit

ad a) 3, 7 %
„ b) 2, 9 „

verzinst.

Hierzu kommt noch der Gewinnantheil am Betriebe der Pachtbahn Ludwigsstadt-Lehesten. Die Bruttoeinnahme dieser Pachtbahn beträgt für 1890: 82 712 ℳ. Hiervon ist vertragsgemäss 1/3 als Pachtschilling an Sachsen-Meiningen zu bezahlen, somit rund 27 570 ℳ, welcher Betrag das von dem letztgenannten Staate aufgewendete Baukapital (513 285 ℳ) mit 5, 37 % verzinst. Dem Königlich Bayerischen Bahnärare verbleiben 2/3 der Bruttoeinnahme oder rund 55 141 ℳ. Werden hiervon die Betriebsausgaben einschl. der Erneuerungsrücklagen mit rund 32 985 ℳ in Abzug gebracht, so verbleibt für Bayern ein Reingewinn von rund 22 155 ℳ, welcher als Vergütung für die Mitbenutzung des Eisenbahnviadukts über das Trogenthal bei Ludwigsstadt, wofür dem Staate Sachsen-Meiningen nichts zu Lasten gerechnet ist, ferner als Verzinsung der von Bayern beschafften Betriebsmittel in der Höhe von 73 991 ℳ und als Unternehmergewinn zu betrachten ist.

Es wird als Regel angenommen, dass im Betriebe von Lokalbahnen das Verhältniss der Ausgaben zu den Bruttoeinnahmen (der Betriebskosten-Koeffizient) nicht höher sein darf, als 64 %, wenn anders das Unternehmen rentabel sein soll. Nachdem die staatlichen Lokalbahnen in Bayern nach gleichheitlichen Grundprinzipien verwaltet und betrieben werden, so lässt sich aus der Rubrik „Betriebskosten - Koeffizient“ der folgenden Tabelle unschwer erkennen, bei welchen von den 15 älteren Lokalbahnlinien vorwiegend volkswirthschaftliche Gründe für die seinerzeitige Baugenehmigung ausschlaggebend waren.

Vortrag		Gemünden-Hammelburg	Uebersee-Marquardtstein	Eichstätt Bahnhof-Eichstätt Stadt (schmalspurig)	Neustadt a. S.-Bischofsheim	Ludwigsstadt-Lehesten (Pachtbahn)
Länge der Bahn	km	27,82	8,03	5,18	18,88	7,60
Kleinster Krümmungshalbmesser	m	150	200	60	150	150
Grösste Steigung		1 : 40	1 : 150	1 : 40	1 : 40	1 : 32
Gesammtaufwand einschl. Grunderwerbung	ℳ	1 458 764	317 332	363 418	816 894	587 276
Vom Staate aufgewendetes Anlagekapital	„	1 444 995	284 701	274 707	731 989	587 276
Anzahl der gefahrenen Züge		1 462	3 164	5 858	1 624	2 512
„ „ „ Lokomotivkilometer		40 936	25 312	29 290	31 304	21 424
„ „ „ Nutzkilometer		40 936	25 312	29 285	30 938	21 270
„ „ „ Wagenachskilometer		365 785	328 320	202 613	344 565	238 192
Materialverbrauch der Lokomotiven an Kohlen im ganzen	kg	197 000	211 150	190 000	223 695	289 407
„ „ für das Nutzkilometer	„	4,81	8,34	6,49	7,23	13,61
„ Oel im ganzen	„	844	661	1 511	772	836
„ „ für das Nutzkilometer	g	20,62	26,11	51,60	24,96	39,30
Gefahrene Personen im ganzen		40 541	49 649	72 735	29 630	15 470
Personenkilometer		550 781	308 902	353 485	388 849	117 572
Mittlere Fahrlänge einer Person	km	13,59	6,22	4,86	13,12	7,60
Gefahrene Tonnen Güter, Vieh usw. im ganzen		20 840	44 951	17 941	23 991	51 709
Tonnenkilometer		319 343	288 971	86 628	287 116	385 381
Mittlere Transportlänge einer Tonne	km	15,74	6,43	4,83	18,22	7,60
Einnahmen aus Personen- und Gepäckverkehr im ganzen	ℳ	19 396	14 645	18 312	12 734	4 826
„ für das Personenkilometer	₰	3,52	4,74	5,18	3,27	4,11
„ aus Güter und Viehverkehr im ganzen	ℳ	33 608	51 570	26 705	22 652	75 304
„ für das Tonnenkilomer	₰	10,5	17,8	30,8	7,9	19,5
„ aus Sonstigem im ganzen	ℳ	3 162	1 131	1 672	1 095	2 581
Gesammteinnahmen im ganzen	„	56 167	67 348	46 690	36 482	82 712
„ für das Nutzkilometer	₰	137,2	246 3	159,4	117,9	388,9
Personalausgaben im ganzen	ℳ	20 066	10 999	14 541	15 770	13 998
„ für das Nutzkilometer	₰	49,1	43,5	49,7	51,0	65,8
Sachliche Ausgaben im ganzen	ℳ	1 109	760	836	816	645
„ „ für das Nutzkilometer	₰	2,7	3,0	2,9	2,6	3,0
Ausgaben für Bahnunterhaltung im ganzen	ℳ	6 568	1 912	2 842	3 503	7 597
„ „ „ für das Kilometer	„	236	238	548	185	999
„ „ „ „ „ Nutzkilometer	₰	16,0	7,6	9,7	11,3	35,7
Transportkosten im ganzen	ℳ	6 724	5 578	5 954	9 587	7 483
„ für das Nutzkilometer	₰	16,4	22,0	39,3	31,0	35,2
Rücklage für Erneuerung des Oberbaues	ℳ	2 865	1 012	2 049	2 165	1 488
„ „ „ „ Fahrmaterials	„	2 334	2 535	3 037	2 609	1 772
Gesammtausgaben a) ohne Erneuerungsrücklagen	ℳ	34 468	19 249	24 175	29 679	29 724
b) mit „	„	39 668	22 797	29 262	34 454	32 985
Desgl. für das Nutzkilometer a) ohne Erneuerungsrücklagen	₰	84,2	76,0	82,6	95,9	139,7
b) mit „	„	96,9	90,1	99,9	111,4	155,1
„ in Prozenten der Einnahmen (Betriebskosten-Koeffizient) a) ohne Erneuerungsrücklagen	%	61,4	28,6	51,8	81,4	35,9
b) mit „	„	70,6	33,9	62,7	94,4	39,9
Einnahmeüberschuss ad a)	ℳ	21 698	48 098	22 514	6 803	52 987
„ b)	„	16 498	44 550	17 427	2 027	49 726
Desgl. für das Nutzkilometer ad a)	₰	53,0	190,0	76,2	22,0	249,1
„ b)	„	40,3	176,0	59,5	6,6	233,8
„ in Prozenten der Einnahmen ad a)	%	38,6	71,4	48,2	18,6	64,1
„ b)	„	29,4	66,1	37,3	5,6	60,1
Der Einnahmeüberschuss verzinst den Gesammtaufwand ad a)	„	1,49	15,16	6,20	0,83	9,02
„ b)	„	1,13	14,04	4,80	0,25	8,47
„ „ „ „ Staatsaufwand ad a)	„	1,49	16,89	8,20	0,93	s. umseitigen Text
„ b)	„	1,13	15,65	6,34	0,28	

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 12,053 km lange vollspurige Bahnstrecke der Holländischen Eisenbahn Schiedam-Maasslouis, ferner die 28,924 km lange Strecke der Ungarischen Staatsbahn Ipolyság-Balassa-Gyarmat und die 21,364 km lange Strecke der Bayerischen Staatseisenbahnen Traunstein-Trostberg, welche am 15. bezw. Mitte d. Mts. bezw. am 7. September d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden sollen, sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab, als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2589 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Ersatzwahl für ausgeschiedene Mitglieder des Preisausschusses des Vereins (abgesandt am 11. d. Mts.)

Nr. 2589 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Preisausschusses, betreffend Ausscheiden eines Mitgliedes aus dem Preisausschusse (abgesandt am 11. d. Mts.).

No. 2643 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona, die Belgische Staatsbahn, sowie die Schweizerische Nordostbahn und die Schweizerische Centralbahn, betreffend zusammenstellbare Fahrscheinhefte (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 2655 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Preisausschusses, betreffend Ausscheiden eines Mitgliedes aus dem Preisausschusse (abgesandt am 12. d. Mts.).

Nr. 2682 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 11. d. Mts.).

Nr. 2684 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Verzeichniss der auf den Vereinsbahnstrecken zulässigen grössten Radstände der Eisenbahnfahrzeuge (abgesandt am 11. d. Mts.).

Nr. 2702 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 13. d. Mts.).

Feucht-Wendelstein	Neustadt a. W.-N.-Vohenstrauss	Landsberg-Schongau	Erlangen-Gräfenberg	Hof-Naila-Marxgrün	Münchberg-Helmbrechts	Neumarkt-Beilngries-Freystadt	Roth-Greding	Pocking-Passau	Reichenhall-Berchtesgaden	Freilassing-Laufen	Zwiesel-Grafenau	Passau-Röhrnbach	Neusorg-Fichtelberg
5,31	25,22	28,70	28,21	22,98	9,68	36,82	39,22	34,06	18,81	12,33	31,52	30,56	14,70
200	180	300	150	180	200	180	180	180	180	180	180	180	200
1 : 60	1 : 60	1 : 44	1 : 40	1 : 40	1 : 40	1 : 40	1 : 40	1 : 40	1 : 25	1 : 50	1 : 40	1 : 40	1 : 40
218 915	1 385 901	1 015 239	1 293 787	1 661 659	658 236	1 220 307	1 527 784	2 940 339	1 543 624	548 079	2 214 366	4 129 842	716 549
204 557	1 266 193	908 757	1 188 504	1 461 409	597 011	1 116 804	1 401 603	2 620 154	1 412 690	503 225	2 039 252	3 845 719	698 174
2 978	2 193	1 956	2 085	2 626	3 128	4 504	2 001	2 263	2 918	1 246	533	104	48
14 088	56 135	61 980	58 490	63 633	31 300	83 688	77 472	79 799	58 664	14 952	17 203	3 556	720
14 088	56 135	55 182	58 377	62 730	31 300	82 820	77 165	79 769	56 198	14 952	17 139	3 449	720
76 856	920 082	746 657	537 814	882 353	340 444	786 046	753 155	920 922	566 799	127 918	204 679	45 388	7 870
110 150	634 785	396 450	539 850	719 300	326 400	436 700	471 300	588 368	791 000	146 800	222 400	35 350	11 450
7,90	11,31	7,19	9,23	11,47	10,43	5,27	6,11	6,92	13,59	9,82	12,98	10,25	15,61
309	1 360	1 174	1 594	1 636	833	1 846	1 710	1 511	4 424	538	433	136	28
21,93	24,23	21,28	27,31	26,08	26,61	22,29	22,16	19,43	78 72	35,98	25,26	39,43	38,89
30 202	60 558	81 874	105 235	140 268	49 422	104 360	93 460	114 669	94 805	60 556	11 073	5 352	1 323
160 625	855 284	1 234 152	1 147 948	1 841 439	425 618	1 247 066	1 147 800	3 155 049	1 303 587	541 539	209 612	100 377	8 609
5,31	14,12	15,07	10,91	13,13	8,61	11,95	12,28	27,51	13,75	8,65	18,93	18,76	6,51
6 562	58 159	30 518	11 014	34 986	21 045	10 642	12 759	11 763	14 445	4 972	7 785	1 826	388
31 720	1 191 956	693 651	217 795	713 428	198 845	238 107	285 402	266 765	232 035	60 540	180 165	40 804	4 804
5,30	20,71	22 73	20,18	20,39	9,45	22,47	22,41	22,68	16,12	12,18	23,14	22,47	12,38
7 086	26 789	39 463	40 320	57 855	16 658	39 621	36 800	63 030	91 257	20 707	6 565	3 043	290
4,41	3,13	3,20	3,51	3,14	3,91	3,18	3,20	2,00	7,00	3,82	3,13	3,03	3,38
5 452	114 106	70 044	22 434	85 896	37 225	26 280	30 495	27 095	54 072	9 873	16 893	3 881	659
17,2	9,6	10,1	10,3	12,0	18,7	11,0	10,7	10,2	23,3	16,3	9,4	9,5	13,7
375	4 445	2 661	2 932	5 508	1 452	3 721	3 695	3 292	4 092	932	1 110	176	36
12 915	145 341	112 169	65 687	149 261	55 336	69 623	70 990	93 418	149 422	31 513	24 569	7 101	985
91,7	258,9	203,3	112,5	237,9	179,0	84,1	92,0	120,1	265,9	210,8	142,2	205,9	136,9
8 128	25 969	26 104	24 683	26 792	14 216	27 538	27 758	26 784	30 376	6 935	7 380	1 668	393
57,7	46,2	47,3	42,3	42,7	45,4	33,2	36,0	34,4	54,1	46,4	43,1	48,4	54,6
349	890	1 582	2 038	1 852	757	2 234	2 056	1 781	1 738	776	960	938	453
2,5	1,6	2 9	3,5	3,0	2,4	2,7	2,7	2,3	3 1	5,1	5,6	27,2	63,0
1 384	7 265	6 998	9 020	7 483	6 481	9 131	16 256	8 756	5 162	1 016	1 576	326	72
260	288	243	319	325	669	248	414	257	274	.	.	.	.
9,8	12,9	12,7	15,5	11,9	20 7	11,0	21,1	11,3	9,2	6,8	9,2	9,5	10,1
2 760	14 087	14 343	14 377	16 651	7 948	13 296	14 477	14 757	27 228	4 754	4 469	1 270	239
19,6	25,1	26,0	24,6	26,5	25,4	16,1	18,8	19,0	48,5	31,8	26,1	36,8	33,3
774	3 087	3 862	4 086	4 391	2 191	5 797	5 401	13 220	17 983	1 046	2 913	586	50
1 143	3 256	3 358	4 052	4 165	3 451	5 114	4 814	5 440	5 000	1 314	1 058	219	62
12 623	48 212	49 028	50 121	54 455	29 404	52 201	60 548	52 079	64 506	13 483	14 385	4 204	1 159
14 541	54 556	56 250	58 260	63 012	35 047	63 114	70 764	70 740	87 490	15 845	18 357	5 010	1 272
89,6	85,9	88,8	85,9	86,8	93,9	63,0	78,5	67,0	114 8	90,2	83,9	121,9	160,0
103,2	97,2	101,9	99,8	100,5	112,0	71,4	91,7	91,0	155,7	106,0	107,1	145,3	176,7
97,7	33,2	43,7	76,3	36,5	53,1	75,0	85,3	55,7	43,2	42,8	58,6	59,2	117,6
112,6	37,5	50,1	88,7	42,2	63,3	90,7	99,7	75,7	58,6	50 3	74 7	70,6	129,1
292	97 128	63 140	15 566	94 806	25 931	17 421	10 441	41 339	84 916	18 030	10 183	2 896	.
— 1 626	90 785	55 918	7 427	86 249	20 288	6 509	225	22 678	61 931	15 668	6 211	2 090	.
2,1	173,0	114,4	26,7	151,1	82,8	21,0	13,5	53,2	151,1	120,6	59,4	84,6	.
— 11,5	161,7	101,3	12,7	137,5	64,8	7,9	0,3	29,2	110,2	104 8	36,2	60,6	.
2,3	66,8	56,3	23,7	63,5	46,9	25,0	14,7	44,3	56,8	57,2	41,4	40,8	.
— 12,6	62,5	49,9	11,3	57,8	36,7	9,3	0,3	24,3	41,4	49,7	25,3	29,4	.
0,13	7,00	6,22	1,20	5,71	3,94	1,43	0,69	1,41	5,50	.	.	.	.
—	6,55	5,51	0,57	5,19	3,08	0,53	0,01	0,77	4,01	.	.	.	.
0,14	7,67	6,95	1,31	6,49	4,34	1,56	0,74	1,58	6 01	.	.	.	.
—	7,17	6,15	0,63	5,90	3,40	0,58	0,02	0,87	4,38	.	.	.	.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Kommunikationsministerium und Decentralisation der Staatsbahnen in Oesterreich.

In den Debatten des vertagten Reichsrathes wurde von einem Abgeordneten das Gerücht einer Zwei-, ja sogar Dreitheilung des Handelsministeriums für öffentliche Bauten, Handel und Kommunikation erwähnt; insbesondere besprachen auch die Tagesblätter die Bildung eines eigenen Kommunikationsministeriums. Diese Theilung dürfte sich nicht empfehlen, da Handels- und Eisenbahnpolitik einander unterstützen; eine Meinungsverschiedenheit hinsichtlich beider, welche bei einer solchen Trennung kaum ausbleiben dürfte, wäre für beide und die volkswirthschaftliche Entwickelung des Reiches von grossem Nachtheil. Der Staatsmann, welcher gegenwärtig das Handelsministerium leitet, hat, unterstützt von tüchtigen Sektionschefs und Räthen, trotz der in Oesterreich besonders schwierigen Handelspolitik die fortgesetzte Verstaatlichung der Eisenbahnen und die Tarifreform durchgeführt, und ist auch in der Bevölkerung nach einem besonderen Kommunikationsministerium keine Sehnsucht vorhanden; gerade das Vorgehen Ungarns, welches früher ein solches hatte und es erst kürzlich mit dem Handelsministerium vereinigte, sollte von einem gegentheiligen Versuch abhalten, welcher viel Geld kosten würde. — Dasselbe gilt auch von dem vielbesprochenen Projekt, die K. K. Generaldirektion der Staatsbahnen aufzulösen und in die 3 Direktionen Wien, Prag und Lemberg zu zerlegen, welchen die bisherigen Betriebsdirektionen nach territorialer Abgrenzung als Betriebsleitungen unterstehen würden. Präsident v. Czedik hat sich als ein ausgezeichneter Organisator und Fachmann bewährt und weiss mit vielem Takte neben der nothwendigen Centralisation auch den billigen Forderungen der provinziellen Verschiedenheiten und der begrenzten Selbständigkeit der einzelnen Betriebsdirektionen Rechnung zu tragen.

Die Oberbaukonstruktion der Zukunft und die Goliathschiene.

Der Oesterreichische Ingenieur- und Architektenverein hatte schon vor längerer Zeit ein Komitee mit dem Studium der Frage betraut, inwieweit der gegenwärtige Oberbau den Anforderungen der nächsten Zukunft entspricht, bezw. wie ein solches Oberbausystem zu entwerfen wäre. Das Komitee gelangte nun zu folgenden 2 Gutachten: 1. Das im Jahre 1882

vom Handelsministerium aufgestellte einheitliche Schienenprofil im Gewichte von 35,4 kg für das laufende Meter bei einer Schwellenentfernung von 80 cm und unter Anwendung von 2 Platten und 6 Nägeln auf jeder Schwelle, sowie auch die mit dieser Konstruktion gleichwerthigen ähnlichen Oberbausysteme sind genügend stark, um Lokomotiven von 10 t Raddruck mit einer Geschwindigkeit von 80 km in der Stunde verkehren zu lassen. 2. Bei erhöhter Geschwindigkeit und stärkerem Raddruck muss jedoch eine wesentliche Verstärkung des Oberbaues eintreten; doch muss dem die Konstruktion von Zukunftslokomotiven vorangehen, damit die Bedingungen bekannt sind, die der Zukunftsoberbau zu erfüllen haben wird, da derselbe nicht nur eine schwerere und tragfähigere Schiene als die gegenwärtig übliche zu erhalten haben wird, sondern dabei auch eine entsprechende Schienenstossverbindung und Schienenbefestigung.

Inzwischen wurde bekannt, dass die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatseisenbahnen eine Probestrecke mit der sogen. „Goliathschiene" in der Länge von 10 und 15 m und zwar mit einem 43 kg für das laufende Meter schweren Querschwellenoberbau zwischen den Stationen Admont und Selzthal in der Länge von 9 km herstellt, wovon je 3 km mit stumpfem bezw. überplattetem Stoss in der Weise ausgeführt werden, dass dessen Tragfähigkeit bei 1000 kg Inanspruchnahme 11,67 t, somit 25 % mehr betragen werde, als der mit der engeren Schwelleneintheilung versehene dermalige Oberbau auf den Staatsbahnen, ferner daran anschliessend eine Strecke des älteren Profiles gelegt wird. Da es dann ermöglicht wird, die verschiedenen Konstruktionen hinsichtlich ihres Befahrens sowie hinsichtlich ihrer Erhaltung und Abnutzung mit einander zu vergleichen, hat das Komitee beantragt, erst dann einen endgültigen Beschluss zu fassen, wenn über diesen probeweisen Oberbau die Erfahrungen vorliegen werden.

Neue Oesterreichisch-Russische Eisenbahnanschlüsse.

Die Oesterreichisch-Russische Kommission, welche in Nowosielica zur Errichtung von Anschlüssen an die Russischen Bahnen zusammengetreten war, hat eine vollständige Einigung erzielt. Die Kommission bestimmte die Anlageplätze und ordnete den Bau derart an, dass der Verkehr im Jahre 1892 eröffnet werden wird.

Betriebseinnahmen im Juni, bezw. im ersten Halbjahr 1891.

Im Monat Juni 1891 wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 10 981 853 Personen und 7 098 764 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 23 671 498 fl. erzielt, d. i. für das Kilometer 884 fl. — Im gleichen Monat des Vorjahres betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 8 622 670 Personen und 6 708 190 t Güter 23 048 201 fl. oder für das Kilometer 877 fl. Daher ergibt sich für den Monat Juni 1891 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 0,8 %. Die auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen in den ersten 6 Monaten 1891 erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 137 341 230 fl., in dem gleichen Zeitraume des Vorjahres auf 135 703 033 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen für den eben genannten Zeitabschnitt des laufenden Jahres 26 739 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 26 174 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer im ersten Halbjahr 1891 auf 5 136 fl., gegen 5 185 fl. im Vorjahre, d. i. um 49 fl. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, für 1891 auf 10 272 fl., gegen 10 370 fl. im Vorjahre, d. i. um 98 fl., mithin um 0,9 % ungünstiger.

Bahneröffnungen.

a) Am 25. Juli d. J. wurde die Drahtseilbahn auf den Laurenziberg in Prag mit der unteren Station Oujezd und mit der oberen Station Laurenziberg für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. Der Betrieb auf dieser Bahn wird durch das Konsortium des Aussichtsthurmes am Laurenziberg geführt.

b) Am 4. August d. J. ist die 70 km lange Lokalbahn Schwarzenau-Waidhofen a/d. Thaya mit den Haltestellen Windigsteig und Kotschallings sowie der Station Waidhofen a/d. Thaya für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden. Die vorgenannte Station wurde für den Gesammtverkehr, die Haltestellen dagegen nur für den Personenverkehr in Benutzung genommen. Den Betrieb dieser Lokalbahn, welche in Schwarzenau an die Linie Wien-Gmünd der Oesterreichischen Staatsbahnen anschliesst, führt die Generaldirektion der vorgenannten Staatsbahnen und ist die Strecke im besonderen der Eisenbahn-Betriebsdirektion in Wien unterstellt worden.

c) Die Lokalbahn Debreczen-Füzes-Abony nebst Flügelbahn Ohát-Polgár, deren Eröffnung wir in Nr. 59 S. 577 d. Ztg. für den 1. d. Mts. in Aussicht stellten, erfolgte erst am 5. d. Mts.

Eröffnung bezw. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Böhmische Kommerzialbahnen. Am 15. Juli d. J. ist die zwischen den Stationen Racic a/d. Trstina und Smiric gelegene Haltestelle Sendraric für den Personenverkehr eröffnet worden.

Galizische Carl Ludwigbahn. Die bisher nur für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Holzverkehr eingerichtete Station Trzciana ist am 20. Juli d. J. auch für den gesammten Wagenladungsverkehr eröffnet worden.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Zwischen der Haltestelle Göttweig und der Station Paudorf der Lokalbahn Krems-Herzogenburg wurde am 25. Juli d. J. die Haltestelle Klein-Wien eröffnet.

K. K. priv. Südbahn. Am 1. August d. J. ist auf der Linie Budapest-Pragerhof, zwischen den Stationen Nyek und Martonvásár, eine Haltestelle mit der Bezeichnung Pettend eröffnet worden. Dieselbe ist vorläufig ausschliesslich nur für den Personenverkehr eingerichtet und werden dort keine Fahrkarten verabfolgt, sondern nur während der Fahrt vom Kondukteur.

Vermehrung des Betriebspersonals.

Der Zonen- und der neue Gütertarif, insbesondere aber die Herabminderung der Fahrpreise haben eine solche Lebhaftigkeit des Verkehres herbeigeführt, dass zu dessen Bewältigung die Arbeitskraft des bisherigen Personals nicht mehr ausreicht. Dessen Vermehrung wird auch dadurch nöthig, dass die Bahnverwaltungen infolge der in letzterer Zeit im Auslande vorgekommenen Unglücksfälle den baulichen Anlagen eine erhöhte Aufmerksamkeit zuwenden.

Den Anfang mit der Vermehrung des Personals hat die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen gemacht, indem sie die Zahl der Weichenwächter von 1396 im Jahre 1889 auf 2091 im Jahre 1890 (+ 50 %), die der Stationsdiener von 1196 auf 1701 (+ 42 %) erhöht hat, während die Vermehrung der Streckenkilometer nur 3 % (6948 im Jahre 1890 gegenüber 6744 im Jahre 1889) betrug; infolge dessen konnte eine häufigere Ablösung des Dienstpersonals und damit eine Verringerung der Dienststunden eintreten, woran auch die Zunahme der geleisteten Zugkilometer von 23 auf 25 Millionen nichts änderte. Eine verhältnissmässige Vermehrung des Zug- und Fahrpersonals, sowie die Zuweisung von Beamten, bezw. Bediensteten an solche Stationen wo bisher nur ein Stationsbeamter war, geschieht gegenwärtig. Wir hoffen hierüber, sowie über die auch bei den Verwaltungen der Privatbahnen im Zuge befindliche Personalvermehrung bald auch ziffermässige Angaben machen zu können. Es geschieht in dieser Richtung alles, um die Gefährdung des Dienstpersonals und somit der Betriebssicherheit hintanzuhalten.

Bericht der Wiener Handelskammer an das Handelsministerium für 1890.

In demselben behandelt die Kammer vor allem ausführlich die Reform der Frachtentarife der Oesterreichischen Staatsbahnen, welche einen wesentlichen Fortschritt für das Verkehrswesen bedeutet, und knüpft daran den Wunsch nach thunlichster Verallgemeinerung der eingeleiteten Tarifpolitik. Ebenso bezeichnet sie es für eine Forderung, dass mit der Verstaatlichung der Eisenbahnen, zu welcher die bevorstehende Fälligkeit des staatlichen Einlösungsrechtes einiger Privatbahnen Gelegenheit gibt, in passenden Augenblicken noch unentwegt fortgefahren werden möge. Selbstverständlich sei auch die Schaffung neuer Verkehrswege, namentlich jene von Lokalbahnen, als sicheres Mittel zur Befruchtung noch ausgedehnt bewirthschaftbarer Landestheile thunlichst zu fördern, und insbesondere wäre dem lokalen Verkehrswesen der Reichshauptstadt die besondere Fürsorge der maassgebenden Körperschaften zuzuwenden; in dieser Beziehung legt auch die Kammer zu Gunsten Wiens ein warmes Wort ein.

Nachdem der Bericht die Betheiligung der Monarchie an dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr als bedeutsames Ereigniss auf eisenbahnpolitischem Gebiet erwähnt, der Reorganisation der beiden grossen Schifffahrtsunternehmungen, des Oesterreichisch-Ungarischen Lloyd und der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft gedacht ferner der vollen Befriedigung durch die Ergebnisse des diesjährigen Weltpostkongresses Ausdruck gegeben hat, geht er auf die Wünsche über, welche zur Kenntniss der Regierung zu bringen als Pflicht erachtet wird. Hier wird zuerst die Anlage von Wasserstrassen, insbesondere die Herstellung eines in Wien einmündenden Oder-Donaukanals, und die Durchführung von zahlreichen Flusskorrektionen angeführt.

Beschaffenheit der Knallsignale.

Es mehrten sich die Fälle, dass die auf den Linien der Oesterreichischen Staatsbahnen in Verwendung stehenden Knallsignale ohne Veranlassung zur Explosion gelangten, wodurch auch Verletzungen der Wächter herbeigeführt wurden. Dies gab die Veranlassung, eingehende Erhebungen über Analyse, gesicherte Verwahrung der Präparate in den Blechbüchsen der Bahnwächter usw. vorzunehmen. Hierbei wurde festgestellt, dass die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, die Südbahn und die Ungarischen Bahnen ein neues, sich vollkommen bewährendes Präparat eingeführt haben, zu dessen Einführung sich nunmehr auch die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen entschliessen wird.

Berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt der Oesterreichischen Eisenbahnen.

Diese Genossenschaft erstattete über die Ergebnisse ihrer Wirksamkeit seit der Gründung am 1. November 1889 bis 31. Dezember 1890 ihrer am 26. Juni abgehaltenen Generalversammlung den Bericht. Demselben sind folgende Einzelheiten zu entnehmen: Es waren 1 589 Betriebe mit 28 603 Arbeitern und Betriebsbeamten versichert; die Lohnsummen, welche bei der Berechnung der Versicherungsbeiträge zu Grunde gelegt wurden, betrugen zusammen 12 071 020 fl., und die von den Bahnunternehmungen eingezahlten Versicherungsbeiträge 224 242 fl. 50 kr. Es entfällt somit durchschnittlich auf je 100 fl. anrechenbaren Lohn ein Betrag von 1 fl. 85,7 kr. Von den 1 340 verletzten Personen war nur an 281 statutenmässig eine Entschädiguug zu leisten, weil bei den übrigen theils die Erwerbsunfähigkeit nicht über 4 Wochen hinausging, theils weil dieselbe mit dem Unfalle nicht in unmittelbarem Zusammenhange stand, oder dieselben keine Schmälerung ihrer Bezüge erlitten. Die Leistungen für die obenerwähnten Unfälle beliefen sich a) für Rentenzahlungen an vorübergehend Erwerbsunfähige auf 8 447 fl. 41 kr., b) für die an die territorialen Arbeiterunfall-Versicherungsanstalten gemäss dem Unfall-Versicherungsgesetz zu leistenden Kapitalswerthe der an Erwerbsunfähige, bezw. ihre Hinterbliebenen auszuzahlenden Renten auf 21 900 fl. 92 kr., ferner wurden für die mit Ende 1890 unausgetragen gebliebenen Fälle 62 363 fl. 41 kr. zurückbehalten. Es stellt sich somit die Gesammtbelastung für die während des 14monatlichen Zeitraumes eingetretenen Unfälle auf 92 711 fl. 74 kr. Eine Berufung an das Schiedsgericht wurde von keinem Verletzten ergriffen; die Entschädigungen haben 41,34 % der Versicherungsbeiträge in Anspruch genommen. Die Einnahmen beliefen sich auf 225 499 fl. 58 kr., die Ausgaben auf 127 957 fl. 11 kr., der Ueberschuss von 97 542 fl. 47 kr. wird auf neue Rechnung vorgetragen. Um in Fällen augenblicklicher Noth vor der Regelung der gesetzlichen Ansprüche eine einmalige Unterstützung gewähren zu können, wurde ein besonderer Reservefonds angelegt, welchem 2 000 fl. zugewiesen wurden.

Die Wiener Stadtbahn.

Bekanntlich beabsichtigt die Regierung, den Bau der Wiener Stadtbahn zugleich mit der Wienfluss-Regulirung, der Erbauung eines Donau-Winterhafens und der Umlegung der alten Sammlungskanäle auszuführen, und hat sich bereit erklärt, seitens des Reiches hierfür einen Theil des Kapitals zu bewilligen, falls sich die Stadt Wien und das Land Niederösterreich zu entsprechenden Beiträgen bereit finden. Die Verhandlungen über diese Angelegenheit sind von den einzelnen Ministerien bereits beendet. Was speziell das Projekt der Stadtbahn anlangt, so ist es dasselbe, welches vor mehreren Jahren auf Grundlage einer Enquete, an welcher die Vertreter aller in Wien einmündenden Eisenbahnen theilnahmen, von der Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen ausgearbeitet und wesentlich verbessert wurde. Sollten die Verhandlungen mit Kommune und Landesausschuss, wie erwartet wird, einen raschen Verlauf nehmen, so ist die Regierung willens, die betreffende Gesetzvorlage im Laufe der kommenden Herbstsession im Reichsrathe einzubringen.

Offertverhandlungen bezüglich des Kohlenbedarfes der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Der Jahresbedarf der Staatsbahnen beläuft sich auf 1 Million Tonnen Schwarz- und Braunkohle. Die Staatsbahnen haben nun nicht blos den Bedarf eines Jahres gedeckt, sondern mit einer Reihe von Offerenten für mehrere Jahre abgeschlossen. Es ist dabei gelungen, insbesondere die Produzenten von Steinkohle zu Preisen zu bestimmen, welche eine nicht unerhebliche Ermässigung des jetzigen Marktpreises bieten. Die betreffenden Offerenten gewährten die Preiskonzession einerseits aus dem Grunde, weil sie sich die Lieferung für mehrere Jahre sicherten, andererseits aber auch mit Rücksicht auf den Wettbewerb der Braunkohlenwerke. Die Staatsbahnen verwenden die Steinkohle hauptsächlich für die von Wien ausgehenden westlichen Linien. Ein Böhmisches Braunkohlenwerk erklärte sich bereit, aus eigenen Mitteln 500 Wagen anzuschaffen und beizustellen, wenn die Staatsbahnen sich verpflichten, an Stelle der Steinkohle Braunkohle nach Wien zu beziehen. Dieses Angebot, welches die Steinkohle bedrohte, hat bewirkt, dass die betreffenden Offerenten von Steinkohle Preisermässigungen bewilligten. Es muss übrigens festgestellt werden, dass trotz des günstigen Ergebnisses der Offertverhandlung das Erforderniss für die Anschaffung der Kohle sich um beiläufig 600 000 fl. höher stellt, als vor etwa 3 Jahren für dieselbe Menge zu zahlen gewesen wäre. Darin drückt sich auch für die Staatsbahnen die Wirkung des Strikes der Bergarbeiter aus.

Prioritätenumwandlung der Dux-Bodenbacher Bahn.

Das Ergebniss dieser Umwandlung stellt sich wie folgt. Von den noch im Umlauf gewesenen 2 951 400 fl. 5 % Silberprioritäten von 1869, 6 255 150 fl. 5 % Silberprioritäten von 1871 und 1 864 350 fl. 5 % Goldprioritäten wurden umgewandelt: 1 673 400 fl., 4 379 100 fl., 1 512 700 fl. Es verbleiben demnach als nicht umgewandelt: 918 000 fl., 1 876 050 fl. und 351 600 fl. Somit sind 68,4 % der Silber- und 81,1 % der Goldobligationen zum Umtausch gelangt. Es ist wahrscheinlich, dass auch von dem Reste noch der grösste Theil in Kürze zur Umwandlung gelangen wird, denn schon jetzt sind bei verschiedenen Stellen weitere Anmeldungen zum Umtausch eingelangt, welche wohl Berücksichtigung finden werden.

Ersatzansprüche der Hinterbliebenen eines im Eisenbahndienste Getödteten. (Rechtsfall.)

Ein bei der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn bediensteter Lokomotivführer wurde zur Führung des von Marchegg nach Wien abgehenden Zuges in Vertretung des dort stationirten Führers beordert und verunglückte infolge seiner Unkenntniss, indem er, um die Anordnung des Heizhausaufsehers in dem obwaltenden Lärm besser zu vernehmen, von seiner Maschine sich herabbeugte und von dem Flügel des sehr engen Heizhausthores erfasst und heruntergeschleudert wurde, worauf er bald seinen Wunden erlag. Seine Wittwe stellte, auch im Namen ihrer unmündigen Kinder, folgende Ersatzansprüche: Ein für allemal für das Leben des Getödteten 20 000 fl., dann für die Verursachung ihres Wittwenstandes 10 000 fl., für die Erziehung und Verpflegung ihrer 2 Kinder bis zu deren 24. Lebensjahre 600 fl. jährlich oder ein für allemal 15 000 fl., zusammen also 45 000 fl. Der Budapester Königliche Gerichtshof sprach dagegen der Wittwe bis zu ihrem Lebensende, bezw. bis zu ihrer Wiederverheirathung nur die Jahresrente von 376 fl. und den Kindern einen Betrag von jährlich 120 fl. zu. Auf die von beiden Theilen eingelegte Berufung bestätigte die Königliche Tafel zwar die Ersatzpflicht der Gesellschaft, zog aber von obigen Beträgen die statutenmässige Wittwenpension im Betrage von 118 fl. 56 kr. und den statutenmässigen Erziehungsbeitrag von 12 fl. ab. Dieses Urtheil wurde von der Königlichen Kurie bestätigt.

Der Elbverkehr im Juli d. J.

Begünstigt vom Wasserstande gestaltete sich derselbe überaus günstig und überragte jenen des gleichen Monats des Vorjahres um rund 550 000 Metercentner. Im Monate Juli 1890 wurden nämlich dem Elbwege 2,75 Millionen Metercentner Frachten überwiesen, während im Monate Juli l. J. im ganzen 3,30 Millionen Metercentner Güter (gleich durchschnittlich 1 064 Wagenladungen für den Tag) dem Elbumschlage zugeführt wurden. An Böhmischer Braunkohle nach verschiedenen Relationen wurden 2,78 Millionen Metercentner (+ 0,41 Millionen Metercentner), also durchschnittlich 897 Wagenladungen für den Tag auf Elbschiffe gebracht. Auf eine ganz ungewöhnliche Höhe kam diesmal die Zuckerausfuhr. An Zucker passirten nämlich im ganzen 319 179 Metercentner (gegen Juli 1890 + 173 164 Metercentner), also durchschnittlich 103 Wagenladungen (+ 56 gegen den Monat Juli des Vorjahres) das Hauptzollamt Schandau. Auch in den übrigen Artikeln war der Elbeverkehr sehr lebhaft, namentlich nach Hamburg, Berlin und Dresden.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Kronstädter Verbrüderungskundgebungen haben ein gewisses Unbehagen erzeugt, zu dem noch die Meldung über die Aufforderung der Pforte an England kommt, Egypten zu räumen und die Fortdauer der finanziellen Krisen in vielen Europäischen und in allen Südamerikanischen Staaten. Noch beunruhigender wirkte die fortwährende Ungunst der Witterung, welche den Ertrag unserer Ernten empfindlich schmälert, die Ausfuhrerwartungen herabstimmt und die Getreidepreise schon auf eine Höhe hinaufgeschraubt hat, welche sie seit einem Jahrzehnt nicht mehr erreicht hatten. Unter diesen Umständen war die Verstimmung der Börse sehr erklärlich, von welcher auch die Bahnwerthe nicht verschont blieben. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (2713), Oesterreichische Nordwestbahn (200) und Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn (281,75) wichen. Dagegen erfuhren eine unbedeutende Steigerung Galizische

Carl Ludwigbahn (210,25), Elbethalbahn (209,25), Südbahn (95,25), deren Abkommen bezüglich ihrer 3% Prioritäten (148) eine beifällige Aufnahme fand und die 5% Prioritäten der Mährischen Grenzbahn (92,50), auf welche eine Abschlagszahlung von 4 fl. für den Kupon kuratelbehördlich bewilligt wurde. Lebhaft begehrt waren auch Nordostbahn (197,50), weil die Ungarische Regierung von dem Rechte der Einlösung zum Kurse von 197 keinen Gebrauch macht, sondern die Aktien zum Nennwerth von 200 fl. einlösen wird, um auch dadurch die beabsichtigte Valutaregulirung zu fördern.

Lüttich-Limburger Eisenbahn.

Wie der Geschäftsbericht des Verwaltungsrathes mittheilt, haben im Jahre 1890 die Roheinnahmen der Linie Hasselt-Lüttich-Flémalle 1 743 788 Frcs. (1889 174 121 Frcs.) und diejenigen der Linie Hasselt-Eindhoven 667 326 (691 494) Frcs. betragen. Die von der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen nach dem Gewinn- und Verlustkonto zu zahlende feste Rente beträgt 1 051 782 Frcs., ausserdem verzeichnet dasselbe an Ueberschuss 135 456 Frcs., Eingängen von Kupons aus dem Portefeuille 8 430 Frcs., Zinseneinnahmen 3 603 Frcs. und an verschiedenen anderen Einnahmen 1 505 Frcs., so dass die Gesammteinnahmen 1 207 479 Frcs. betragen, denen 1 095 266 Frcs. Gesammtausgaben gegenüberstehen. Aus dem Reinüberschuss von 112 213 Frcs. werden 2 Frcs. Dividende für jede Aktie mit 80 800 Frcs. vertheilt, 16 832 Frcs. dem Reservefonds überwiesen, 13 466 Frcs. an Tantiemen gezahlt und 1 116 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen. Der Bericht theilt mit, dass der grösste Theil der 5 % Obligationen der Gesellschaft zur Umwandlung gebracht ist und dass die Gesellschaft durch die Umwandlung eine jährliche Ersparniss von etwa 60 000 Frcs. erzielen wird.

Italiens Dampftrams.

Am 1. Januar 1891 waren nach amtlicher Statistik 124 betriebene Dampfbahnlinien vorhanden, nämlich 81 Hauptbahnen und 43 Zweigbahnen, deren Ausdehnung insgesammt 2 539,4 km betrug. Davon lagen auf Landesstrassen 139,7 km, auf Provinzialstrassen 1 721,6 km, auf Gemeindewegen 355,9 km und auf eigenem Unterbau 322,2 km.

Die Spurweite war fast allgemein die gewöhnliche von 1,445 m und nur bei Bari-Barletta, Biella-Cossato und Ivrea-Santhià war das geringe Maass von 0,75 m angewandt.

Die grösste Geschwindigkeit der Züge war im allgemeinen 18 km in der Stunde, stieg jedoch bis auf 25 km (dieses indessen nur bei der Linie Saronno-Tradate) und fiel bis auf 7 km für Züge der Strecke Gelsomino-Florenz.

Die grösste Wagenanzahl auf den Zug war durchschnittlich 4, dieselbe stieg jedoch ausnahmsweise bis auf 11 für die Linie Rom-Tivoli.

Am kärglichsten war die Provinz Ferrara mit Dampftrams bedacht (eine 2 km lange Linie), wohingegen die Provinzen Mailand 21 Linien, Turin deren 20, Novara 9, Alessandria 11, Mantua 4, Brescia 7, Cuneo 9, Cremona 7, Pavia 6, Bologna deren 4 aufwiesen usw. Die Vertheilung der Trambahnen mit Dampfbetrieb nach Provinzen erstreckt sich überhaupt nur auf 32, während die übrigen 37 Provinzen des Königreichs Italien gänzlich ohne Dampftramlinien sind.

Die Ausübung des Betriebes fand durch insgesammt 52 Unternehmer-Firmen statt, von denen 8 (Gesellschaften) mehr als 100 km betrieben. Die Vertheilung in dieser Hinsicht stellte sich wie folgt:

Tramwaygesellschaft der Provinz Alessandria, Alessandria - Casale 32 km, Alessandria - Marengo-Sale 24 km, Marengo - Spinetta 1,2 km, zusammen 57,2 km; Vinz. Remotti, Abzweigung Camagna - Orti Vignale-Altavilla 15,4 km, Abzweigung S. Michele (Alessandria)-Altavilla-Montemagno 25,7 km zusammen 41,1 km; „Il Credito Industriale", Turin, Asti-Cortanze 18,1 km, Asti-S. Damiano-Canale 24 km, zusammen 42,1 km; Allgemeine Trambahngesellschaft, Bari-Barletta 65 km; Seil- und Trambahngesellschaft, Bergamo, Bahnhof am Fuss der Seilbahn, -Stadt 1,4 km; Allgemeine Lokalbahngesellschaft, Bergamo-Soncino 41,4 km, Biella-Cossato 11 km und Ivrea-Santhià 29 km, zusammen 81,4 km; Gesellschaft für interprovinziale Trambahnen Mailand-Bergamo-Cremona, Bergamo - Treviglio - Lodi 45,1 km, Treviglio-Caravaggio 5 km, Mailand-Melegnano-Lodi 29,5 km, Melegnano-Sant' Angelo 15,3 km, Mailand-Villa Fornaci-Vaprio 28,8 km, Villa Fornaci - Treviglio 12,1 km, Cascina Gobba-Vimercate 15 km und Brugherio - Monza 3,7 km, zusammen 154,6 km; The Piacenza, Bettola and Cremona Tramways Company limited, Bettola - Piacenza - Cremona (bis zum Po) 63 km und Grazzano - Niviano - Rivergaro 8 km, zusammen 71 km; Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft für Emilia, Bologna - Bazzano - Vignola 32,4 km; Dampftramgesellschaft Bologna, Bologna-Pieve di Cento 30 km und Dozza-Malalbergo 23 km, zusammen 53 km; Venezianer Baugesellschaft, Bologna-Imola 31,9 km, Padua - Bagnoli 27,7 km, Padua - Piove 17,7 km, Padua-Stra-Fusina 35,5 km und Malcontenta-Mestre 5,5 km, zusammen 118,3 km; Ingenieur Alb. Corradi, Borgo S. Donnino - Salsomaggiore 9,6 km; Dampftramgesellschaft der Provinz Brescia, Brescia - Ponte sul Mella 2,1 km, Brescia - Gardone - Val Trompia 19,7 km, Brescia-Orzinnovi 28,3 km, Brescia-Tormini-Vestone 48,4 km und Tormini Salò 9,9 km, zusammen 108,4 km; Giov. Biglia, Cremona - Casalmaggiore 44,5 km und Casalmaggiore - Ponte delle Majocche 5,5 km, zusammen 50 km; Ingenieur Karl Bastogi, Cremona-Ostiano 19,4 km; Allgemeine Gesellschaft der Piemonteser Dampfbahnen, Cuneo-Dronero 18,5 km, Cuneo-Saluzzo 30,2 km, Castigliole-Venasca 7,5 km, Saluzzo-Revello 8,3 km, Saluzzo-Pinerolo 30,8 km, Turin-Carignano-Saluzzo 54,4 km, Abzweigung Moncalieri-Moncalieri 0,9 km und Carignano - Carmagnola 7,5 km, zusammen 158,1 km; Gebr. Del Vecchio, Cuneo-Borgo S. Dalmazzo 8 km; Florentiner Trambahngesellschaft, Florenz - Lastra a Signa 12,1 km, Florenz-Prato 18,3 km, Peretola-Poggio a Cajano 11,7 km und Ponte alle Mosse-Cascine 0,8 km, zusammen 42,9 km; Gesellschaft für Tramways del Chianti e dei Colli fiorenti, Florenz-Fiesole 7 km, Florenz-Ponte dei Falciani 15,2 km, Gelsomino-Florenz 1,2 km, zusammen 23,4 km; Gesellschaft für Dampfbahnen der Provinzen Verona und Vicenza, Lonigo Stadt-Bahnhof 4,2 km, Verona-Lonigo-Cologna 41,7 km und Caldiero-Tregnago 11,4 km, zusammen 57,3 km; The Lombardy road railways Company limited, Lodi-Soncino-Orzinuovi 40,5 km, Mailand - Seregno - Giussano 24,8 km, Cusano-Monza-Carate 21 km, Seregno-Carate 3,5 km und Sant' Angelo-Lodi 10,9 km; zusammen 100,7 km; Em. Balestreri, Lucca-Ponte a Moriano 9,4 km; Valentini - Mazzorin, Mantua-Asola 36,5 km und Mantua-Viadena 40,6 km, zusammen 77,1 km; Dampfbahngesellschaft Brescia - Mantua - Ostiglia, Mantua-Brescia 70,1 km und Mantua-Ostiglia 37,4 km, zusammen 107,5 km; Herk. Belloli, Massa - Küste S. Giuseppe 4 km; Trambahnen der Romagna, Meldola-Forlì-Ravenna 39,3 km, Forlì (Mazzinithor) Giesserei 0,5 km und (Ravenna) Corso Garibaldi - Darsena 0,7 km, zusammen 40,5 km; Sicilianer Tramways, Messina - Barcellona 33,1 km; Dampf- und Lokalbahnen Rom - Mailand - Bologna, Mailand-Cagnola-Gallarate 39,6 km und Rom-Tivoli 28,3 km, zusammen 67,9 km; Nord-Mailänder Eisenbahngesellschaft, Cagnola - Saronno 17,7 km und Saronno-Gradate 18,1 km, zusammen 35,8 km; Dampfbahngesellschaft Mailand-Magenta - Sedriano - Cuggiono - Castano, Mailand-Sedriano-Magenta 23,5 km und Sedriano-Castano 19,5 km, zusammen 43 km; Monregaleser Gesellschaft für öffentliche Arbeiten, Mondovì-S. Michele 10,5 km; Gesellschaft Monza-Barzanò, gleichnamige Dampfbahn 19,4 km; Dampfbahngesellschaft Monza-Trezzo-Bergamo, gleichnamige Gesellschaft 37,6 km; Ticino Bahnen-Gesellschaft, Mailand-Pavia 31,7 km, Mortara-Ottobiano-Pieve del Cairo 27,3 km, Vigevano-Ottobiano 19,3 km, Novara-Biandrate 11,8 km, Novara-Vigevano 31,7 km, Pavia-Sant' Angelo 22,7 km, Vercelli-Biandrate-Fara 32,1 km, Vercelli-Casale 30,2 km und Vogherа-Stradella 25,3 km, zusammen 232,3 km; Neapolitaner Provinzialtrams, Neapel-Capodichino-Caivano 14,7 km, Capodichino - Aversa 13 km und Melito - Giuliano 1,3 km, zusammen 29 km; Neapolitaner Tramwaygesellschaft, (Neapel) Museum-Torretta 5,7 km und Neapel-Pozzuoli 9,3 km, zusammen 15 km; Tramwaygesellschaft Novi-Ovada, gleichnamige Bahn 23,2 km; Eisen- und Dampfbahngesellschaft der Provinz Pisa, Pisa - Pontedera 20,6 Kilometer und Navacchio-Calzi 5,3 km, zusammen 25,9 km; Centralbahn und Dampfbahn des Canavese, Rivarolo - Cuorgné 10,4 km; Dampftram Pinerolo-Perosa-Argentina 18 km; Michelangelo Cattori, Römische Tram- und Omnibus-Gesellschaft, Rom, Piazza del Popolo - Ponte Milvio 3,2 km; Franz Grattoni, Sale - Tortona - Monleale 22,4 km; Ulr. Geisser & Comp., Spinetta - Mandrogne 6,9 km; Turiner Trambahngesellschaft, Turin-Gassino-Brusasco 37 km, Chivasso Stadt - Bahnhof 1,3 km, Turin - Moncalieri - Poirino 25,5 km und Turin-Settimo 11,1 km, zusammen 74,9 km; Trambahngesellschaft Turin-Leyni-Volpiano 18,2 km; Gesellschaft für Dampfbahnen der Provinz Turin, Turin-Orbassano-Giaveno 30,1 km, Orbassano-Piossasco-Cumiana 15,4 km, (Turin) Trambahnhof-Eisenbahnstation P. S. 1,3 km und Turin-Stupinigi-Vinovo 15 km, zusammen 61,8 km; Gesellschaft der westlichen Trams in Stadt und Provinz Turin, Turin-Pianezza 10,8 km, Lu-

cento-Venaria Reale 5 km und Cravetta-Druent 5,3 km, zusammen 21,1 km; Tiber-Bank, Turin-Tesoriera-Rivoli 12 km; Eisenbahngesellschaft Turin - Ciriè - Lanzo, Turin-Venaria Reale 8,1 km; Karl Neufeld, Wien, Udine-S. Daniele 29,2 km; Vercelleser Tramwaygesellschaft, Vercelli-Aranco (Borgosesia) 47,9 km, Vercelli-Biella 42,2 km und Vercelli-Trino 17,9 km, zusammen 108 km und Gesellschaft „The province of Vicenza," Vicenza-Valdagno 33,8 km und S. Vitale-Arzignano 5 km, zusammen 38,8 km; alle Dampftrams zusammen 2539.4 km.

Die längste Linie war Mantua-Brescia mit 70,1 km Länge, die kürzeste die zur Trambahn Meldola-Forli-Ravenna zugehörige Abzweigung ab Forli (Barriere Mazzini) nach der Giesserei, welche nur 457 m misst. — Die älteste Tramlinie ist die am 8. Juni 1878 dem Betriebe übergebene Bahn Borgo S. Dalmazzo-Cuneo, die neueste (d. h. für die Aufstellung vorstehender Statistik letzte) war die Strecke Sa. Lucia-Barcellona der Linie Messina-Barcellona, welche am 23. Dezember 1890 eröffnet wurde.

Ausser den genannten Trambahnen mit Dampfbetrieb gab es noch 10 km elektrischer Tramlinien.

Aus Nordamerika.

Eisenbahnwesen auf der Weltausstellung in Chicago.

Auf der am 1. Mai 1893 zu eröffnenden Weltausstellung in Chicago soll die Abtheilung „Verkehrswesen" die Gruppen 79 bis einschl. 85 umfassen.

Gruppe 79 enthält Eisenbahnen, deren Betriebsmittel und Ausstattung, und zwar in Klasse 475 Bau, 476 Ausrüstung, 477 Betrieb, 478 Unterhaltung, 479 Verwaltung, endlich in Klasse 480 Eisenbahngeschichte und Statistik.

In Gruppe 80 sollen Drahtseilbahnen und andere mittelst Seilzug erfolgende Beförderungsarten ausgestellt werden, und zwar in Klasse 481 Strassenbahnen und in Klasse 482 Beförderungsarten mittelst oberirdischen Seilzugs.

Gruppe 81 wird Fahrzeuge und Beförderungsmittel für gewöhnliche Strassen, Gruppe 82 Beförderungsmittel, die sich durch Luftdruck oder in der Luft bewegen, Gruppe 83 See- und Flussschiffe, sowie sonstige See- und Fluss-Beförderungsmittel, Gruppe 84 Schiffsmaschinen und anderes Schiffsgeräth, endlich Gruppe 85 Kriegsschiffe und Küstenvertheidigungsmittel enthalten.

Eisenbahngesetzgebung im Staate Illinois.

Während der letzten Tagung der gesetzgebenden Kammern des Staates Illinois sind nicht weniger denn 17 Gesetzentwürfe, welche sich mit der Verbesserung des Eisenbahnwesens befassen, zur Vorlage gebracht worden. Wenn diese Entwürfe auch bis auf den letzten von dem Eisenbahnausschuss der Kammer abgelehnt wurden, so lassen sie doch bezeichnende Streiflichter auf den Zustand des Eisenbahnwesens im Staate Illinois fallen. Die Entwürfe haben folgenden Inhalt:

1. Forderung, dass die Eisenbahngesellschaften täglich wenigstens einen, auf allen Stationen mit mehr als 700 Seelen anhaltenden Personenzug in jeder Richtung verkehren lassen.
2. Forderung, dass die Eisenbahngesellschaften zur Fernhaltung des Viehes längs der Geleise Einfriedigungen anbringen.
3. Verbot, dass die Eisenbahngesellschaften die Abzweigungen durch Aufstellung von Lokomotiven und Zügen verstopfen.
4. Festsetzung vernünftiger Höchstgrenzen für die Eisenbahntarife.
5. Ermächtigung der gewerblichen Körperschaften, Waaren in den Eisenbahnschuppen lagern zu lassen.
6. Bestimmung der Gehälter der Eisenbahnbeamten.
7. Forderung von Luftdruck- und Dampfbremsen für alle Lokomotiven.
8. Verpflichtung der Eisenbahngesellschaften, den vollen Werth aller durch ihre Maschinen getödteten oder verletzten Thiere zu zahlen.
9. Abänderung des Gesetzes, betreffend Schutz der Haupt- oder Theilunternehmer sowie der Handwerker bei ihren Entschädigungsforderungen gegen die Eisenbahnkörperschaften.
10. Gesetzliche Regelung der Annahme, Beförderung und Auslieferung der Waaren seitens der Eisenbahngesellschaften.
11. Gesetzliche Regelung des Güteraustausches zwischen den Eisenbahngesellschaften und Bestimmung der Pflichten dieser Körperschaften.
12. Gesetzliche Regelung der Eisenbahn-Personentarife.
13. Verpflichtung der Gesellschaften, Lagerstätten in allen Viehzügen herzurichten.
14. Zulassung aller von den Eisenbahngesellschaften ausgegebenen Eisenbahn-Fahrkarten trotz irgend welcher gegentheiligen Vertragsbestimmung.
15. Herstellung eines Gesetzes, betreffend die Veränderungen der Schienenübergänge bei Abzweigungen.
16. Verbot der Ausgabe von Freifahrtscheinen seitens der Gesellschaften.
17. Schutz der Personen und Güter gegen die Gefahr der Abzweigungen und Anschlüsse durch Einrichtung von Weichen und anderen Sicherheitsmaassnahmen.

Tarifkrieg zwischen dem Eriekanal und den Nachbarbahnen.

Nachdem die Nachbarbahnen des Eriekanals den Tarifkrieg untereinander beendet, haben sich die Bahnen östlich von Buffalo vereinigt, um gemeinschaftlich einen erbitterten Tarifkrieg gegen den Eriekanal zu beginnen. Sie werden in ihrer Absicht dadurch begünstigt, dass die Versender bei den jetzigen hohen Getreidepreisen ein Interesse daran haben, ihre Waaren möglichst schnell nach Newyork zu befördern.

St. Paul-, Minneapolis- und Manitoba-Eisenbahn.

Diese auf immer der Great-Northern-Eisenbahn verpachtete Bahn hat am 23. Juli d. J. durch das Bankhaus Glyn, Mills, Currie 1 000 000 £ 4 % hypothekarische Schuldverschreibungen zum Kurse von 81 % zur Zeichnung auflegen lassen. Diese Anleihe ist ebenso wie die 1890 aufgenommene Anleihe von 2 000 000 £ zur Verlängerung der St. Paul-, Minneapolis- und Manitoba-Eisenbahn bis zur Ueberlandbahn bestimmt und wird einerseits durch eine erste Hypothek auf die aus dem Anleiheertrage zu bauenden Linien und andererseits durch den Ertrag und das Vermögen der St. Paul-, Minneapolis- und Manitoba-Eisenbahn sowie der Great-Northern-Eisenbahn gewährleistet.

Betriebsergebnisse der Kanadischen Bahnen in 1889/90.

Nach dem vom Eisenbahn- und Kanaldepartement der Herrschaft Kanada veröffentlichten Berichte befanden sich während des vom 1. Juli 1889 bis dahin 1890 reichenden Geschäftsjahres einschl. der Staatsbahnen 50 verschiedene Eisenbahnen auf Kanadischem Gebiete im Betriebe. Vollendet waren am Schlusse des Berichtsjahres ausschl. der Nebengeleise 13 325 Meilen Eisenbahn, von denen 12 539 Meilen mit Stahlschienen ausgestattet sind; dem Betriebe übergeben waren indessen erst 12 628 Meilen. Zur Herstellung der Eisenbahnen ist bisher ein Gesammtkapital von 760 576 446 D. aufgebracht. Der Verkehr belief sich im Berichtsjahre auf 12 151 051 Personen sowie 17 928 626 t Güter und ergab eine Betriebseinnahme von 42 149 615 D., von der die Betriebsausgabe 31 038 045 D. verzehrte, so dass ein Ueberschuss von 11 111 570 D. verblieb.

Zwischen Halifax und Montreal bestehen jetzt vier verschiedene Eisenbahnverbindungen, nämlich die Interkolonialbahn (848 Meilen), die Kanadische Ueberlandbahn (755 Meilen), die Grand Trunkbahn (859 Meilen) und die Temisconata-Eisenbahn (814 Meilen.)

An Staatsbahnen befinden sich 1 217 Meilen im Betriebe, welche einen Betriebsfehlbetrag von 642 710 D. ergaben, und zwar betrug der Fehlbetrag bei der Interkolonialbahn 553 392 D. und bei dem Netz der Prinz Edwardinsel 105 514 D., während die Ostbahnverlängerung und die Windsor-Zweigbahn einen Ueberschuss von zusammen 16 196 D. ergaben.

Seit dem Jahre 1883, wo die Kanadische Regierung anfing, Eisenbahnen zu unterstützen, hat sie bis Ende 1890, abgesehen von Beihilfen für die Kanadische Ueberlandbahn, die Kanada-Centralbahn und die seitens der Provinz Quebec gebaute Eisenbahn Ottawa-Quebec, sowie abgesehen von den hypothekarisch sichergestellten Vorschüssen für die Eisenbahnunternehmungen von Neu-Braunschweig, 8 414 076 D. an Unterstützungen gezahlt.

Calgary- und Edmonton-Eisenbahn (Kanada).

Diese Bahn besteht aus einer Linie, welche von der 840 Meilen westlich von Winnipeg gelegenen Station Calgary der Kanadischen Ueberlandbahn ausgeht und in einer Länge von 190 Meilen nordwärts nach Edmonton führt, sowie einer zweiten Linie, die von Calgary 100 Meilen südwärts führt. Von der Nordlinie befindet sich die 93 Meilen lange Anfangsstrecke im Betriebe, während die Reststrecke noch im Laufe dieses Jahres eröffnet werden soll; die Südlinie soll bis 1. November 1892 dem Betriebe übergeben werden. Zum Bau und Betriebe dieser Bahn bildete sich 1890 die gleichnamige Eisenbahngesellschaft, die zur Beschaffung der Baukosten die Aufnahme einer Anleihe von 1 140 400 £ beschloss, von der im August 1890 550 000 £ und vor kurzem der Rest von 590 400 £ durch das Londoner Bankhaus Morton Rose zum Nennwerth begeben worden sind. Die Gesellschaft erhält 20 Jahre lang von der Regierung eine jährliche Beihilfe von 80 000 D.; die Anleihe wird durch das Vermögen der Gesellschaft mit Ausnahme der bewilligten Landschenkungen sichergestellt. Mit der Kanadischen Ueberlandbahn hat die Gesellschaft einen Vertrag geschlossen, auf Grund dessen erstere die Bahn bis zum 1. Juli 1896 betreibt und das Recht erhält, die Bahn alsdann gegen Rückzahlung der Schuld-

verschreibungen zu 110% in Besitz zu nehmen. Die Kanadische Ueberlandbahn scheint gewillt zu sein, die Bahn ihrem Netze einzuverleiben, denn sie hat beim Kanadischen Parlament die Ermächtigung nachgesucht, die Calgary- und Edmonton-Schuldverschreibungen gegen ihre 4 % sichergestellten Schuldverschreibungen umzutauschen.

Chignecto-Schiffseisenbahn (Kanada).

Die 4 Lokomotiven, die bei der Canadian Lokomotive and Engine Company für die Chignecto-Schiffseisenbahn im Bau begriffen sind, sind Tenderlokomotiven mit 8 gekuppelten Treibrädern. Die Cylinder haben 22 Zoll Durchmesser und einen Kolbenhub von 26 Zoll Länge; die Treibräder haben 47 Zoll Durchmesser im Innern der Radreifen. Der Kessel, welcher eine thatsächliche Spannung von 175 Pfund und einen Durchmesser von 59 Zoll hat, enthält 250 Röhren von 2 Zoll Durchmesser und hat eine Heizfläche von 1 741 Geviertfuss; da ausserdem die Feuerung 137 Geviertfuss misst, so ergibt sich eine Gesammt-Heizfläche von 1 878 Geviertfuss. Die Rostfläche ist 29 Geviertfuss gross. Die Wasserbehälter fassen 3 636 Gallonen und das vollkommen für die Reibung ausgenutzte Gesammtgewicht der Maschine beträgt 180 000 Pfund. Je zwei solcher Maschinen sollen auf einem Schleppwagen ein Schiff mit einer Geschwindigkeit von 10 Meilen in der Stunde ziehen. Die grösste Last, die Schiff nebst Schleppwagen wiegen darf, beträgt 2 800 t (die Tonne zu 2 000 Pfund Engl. gerechnet).

Personalnachrichten (Kanada).

Der ehemalige Direktor und Sachwalter der Kanadischen Ueberlandbahn, J. J. C. Abbott, ist an Stelle des verstorbenen Sir John Mac-Donald Premierminister von Kanada geworden.

Nordamerikanische Gesellschaften für Mexikanische Bahnen.

1. In Des Moines im Staate Jowa (Vereinigte Staaten) hat sich unter dem Namen „Mexican Valley Railway Company“ mit einem Grundkapitale von 1 000 000 D. eine Gesellschaft zum Bau und Betriebe von Eisenbahnen im Thale von Mexiko gebildet.

2. Ebenfalls in den Vereinigten Staaten hat sich unter dem Namen „Mexican Federal District Railway Company“ mit dem gleichen Grundkapitale von 1 000 000 D. eine Gesellschaft zum Bau und Betriebe von Eisenbahnen im Mexikanischen Bundesgebiete gebildet.

Konzessionsertheilung in Mexiko.

Delfin Sanchez & Co. haben die Konzession für eine Bahn von Jzucar de Matamoros nach Acapulco sowie für eine Zweigbahn von einem zwischen den Stationen Ayotla und La Compania gelegenen Punkte nach Riofrio erhalten. Die Bauarbeiten müssen in 10 Monaten begonnen und spätestens in 10 Jahren vollendet sein.

Entscheidungen des Reichsgerichts.

v. O. **Sprengung von Felsstücken mittelst Explosivstoffen. Schutzpflicht des Unternehmers.** Aus den Entscheidungsgründen: „Ohne Rechtsirrthum ist angenommen worden, dass Beklagter, insofern er Sprengarbeiten vornehmen liess, dafür zu sorgen hatte, dass keine andere Person durch die Sprengungen Schaden leide. Dass eine (wie hier) mit Explosivstoffen vorgenommene Felsensprengung ein Umherschleudern der Sprengstücke und folglich eine Gefährdung fremden Lebens und Eigenthums, oft auf weite Entfernungen zur Folge haben kann, lehrt die tägliche Erfahrung; daraus allein aber schon folgt für den, welcher die Sprengung vornimmt oder ausführen lässt, mit Nothwendigkeit die Verpflichtung, jene Gefahren thunlichst abzuwenden; gegebenenfalls steht fest, dass Beklagter die Sprengung vornehmen liess, bei welcher Kläger durch ein Sprengstück verletzt wurde; er hat sohin durch eine Handlung, nicht durch blosse Unterlassung die Kläger im Sinne der §§ 8, 10—12, I. 6 A. L.-R.'s beleidigt, und es fragt sich nur, ob die weitere Annahme des Berufungsrichters, dass hierbei Beklagter sich eines, wenigsten mässigen, Versehens schuldig gemacht habe, nicht auf Verletzung von Rechtsnormen beruht. Hiernach bedarf es eines Zurückgreifens auf § 120 Absatz 3 der R.-Gewerbe-Ordnung nicht und braucht auch der Frage nicht näher getreten zu werden, ob nicht, wie der III. Senat in einem ähnlichen Falle angenommen (Entsch. Bd. XVII S. 107) Beklagter im Hinblick auf § 367 Nr. 4 des R.-Strf.-G.-B.'s — und folgeweise auf § 26, I. 6 A. L. R.'s — dem Kläger verhaftet sei.“ (Erk. d. VI. Civilsen. des Reichsgerichts vom 20. Oktober 1890; Jurist. Wochensschr. 1890, S. 405.)

v. O. **Enteignung.** Aus den Entscheidungsgründen: „Es ist in Uebereinstimmung mit dem Obertribunal (Striethorst, Archiv Bd. XXXII) und dem Reichs-Ober-Hand.-Gericht (Entsch. Bd. XIX S. 168) davon auszugehen, dass § 109 I. 11 A. L.-R.'s auch auf den Fall der Enteignung Anwendung findet. Die Bestimmungen des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 stehen dem nicht entgegen. Dem Artikel 9 der Preussischen Verfassungsurkunde entsprechend regelt dasselbe das Verfahren dahin, dass erst nach Feststellung und Zahlung (oder Hinterlegung der Entschädigungssumme) die Enteignung ausgesprochen wird (§ 32 Abs. 1 a. a. O.). Wenn § 36 Absatz 2 des Gesetzes dennoch eine Verzinsung der Entschädigungssumme vorsieht, so trifft diese Bestimmung nur den Ausnahmefall, dass zur Zeit der vollzogenen Enteignung die Entschädigungssumme nicht bezahlt (oder hinterlegt) ist. § 32 Absatz 2 spricht, abgesehen von der Zulassung anderweiter Vorbehalte, nur die Regel aus, dass es nicht, wie nach § 11 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838, der Uebergabe des enteigneten Grundstücks bedarf, dass vielmehr die Enteignungserklärung die Besitzeinweisung in sich schliesst. Dass dadurch eine frühere Besitzüberlassung auf Grund gütlicher Einigung nicht ausgeschlossen ist, ergibt sich aus § 16 des Gesetzes. Dann ist, wie bei dem freiwilligen Kauf, der Fall des § 109, I. 11 A. L.-R.'s gegeben (vergl. Entsch. des Reichsger. in Civ.-S. Bd. XVIII S. 346, Bd. XXIV S. 323 und Gruchot, Bd. XXV S. 969). Dass aber die Zinspflicht, wenn überhaupt begründet, sich auch auf die Vergütung von Wirthschaftserschwerungen erstreckt, ergibt sich, wie vom Reichsgericht schon früher ausgesprochen wurde (vergl. Just.-Min.-Bl. 1881 S. 180) daraus, dass diese Vergütung nur einen Faktor des vollen Werthes bei Theilenteignungen bildet.“ (Erk. des V. Civilsen. des Reichsgerichts vom 25 Februar 1891 in S. Königsberg-Kranzer Eisenb./Tobias; Jur. Wchschr. 1891.)

v. O. **Erlöschen der Konzession der Pferdeeisenbahn und Uebergang deren Geleise an die Stadt.** Aus den Entscheidungsgründen: „Bei der Konzessionirung einer Pferdeeisenbahn wurde vertragsmässig festgesetzt, dass die Konzession erlöschen und die Geleise der Eisenbahn der Stadt ohne Entschädigung zufallen sollten, wenn der Betrieb der Pferdeeisenbahn eingestellt werden würde. Der Betrieb ist auf kurze Zeit eingestellt und hiernächst der Konkurs über das Vermögen der Pferdeeisenbahn-Gesellschaft eröffnet worden. Die Stadt beanspruchte nun dem Konkurskurator gegenüber das Eigenthum an den Geleisen der Gesellschaft; sie wurde aber damit abgewiesen, denn nach dem hier zur Anwendung kommenden Preussischen Allg. Landrecht ging das Eigenthum nicht ohne Uebergabe über. Uebergeben waren aber der Stadt die Pferdebahngeleise nicht. Wäre die Stadt zur Zeit der Betriebseinstellung Inhaberin der Geleise gewesen, so könnte der Fall nach § 70, I. 7 Pr. A. L.-R.'s anders liegen; es wurde aber angenommen, dass die Strassenbahn-Gesellschaft durch die Einfügung der Geleise in die städtischen Strassen den Gewahrsam nicht verlor, vielmehr blieben die Geleise dem besonderen Gebrauch der Gesellschaft in unterscheidbarer Weise erhalten; die Einfügung erfolgte nicht in der Weise, dass die Geleise ein Substanztheil oder Pertinenzstück der Strasse geworden wären.“ (Erk. des Reichsgerichts vom 21. März 1891; Sächs. Archiv Bd. 1 S. 319 f.)

Personalnachrichten.

Bayerische Staatsbahnen.

Der Bezirksingenieur Josef Joachimbauer in München und der Inspektor und Vorstand des Bahnamtes Bayreuth Otto Frhr. von Dürsch wurden für immer in den Ruhestand versetzt und ersterem zugleich der Titel und Rang eines Königlichen Oberingenieurs verliehen.

Ungarische Staatsbahnen.

Der technische Rath des Ungarischen Handelsministeriums, Menczer, ist zum Vorstand der „Budapester Donau-linksseitigen Betriebsleitung der Königlich Ungarischen Staatsbahnen“, bezw. des von der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft übernommenen Ungarländischen Betriebsnetzes der genannten Gesellschaft ernannt.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Selbständige Rechnungslegung der Eilgut-Abfertigungsstellen in Mühlhausen i. Th. und in Wittenberg. Seit 1. März bzw. 1. April d. J. ist die Rechnungslegung der zum Eisenbahn-Direktionsbezirke Erfurt gehörigen Eilgut-Abfertigungsstelle in Mühlhausen i. Th. und in Wittenberg von derjenigen der Güterabfertigungsstelle getrennt worden.

Berlin, den 14. August 1890. (1610)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

Eröffnung der Haltestelle Blankensee bei Frankfurt a. O. für den gesammten Güter- und Vieh- usw. Verkehr. Am 1. d. Mts. ist die Haltestelle Blankensee bei Frankfurt a. O., welche bisher nur dem Wagenladungs-Güter- und Viehverkehr diente, auch für den Eil- und Stückgutverkehr eröffnet worden; von demselben Tage ab ist auch die Annahme und Auslieferung von Leichen und Fahrzeugen zulässig.

Berlin, im August 1891. (1611MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Altona-Berlin und Hanseatisch-Ostdeutscher Verband. Am 12. August 1891 treten für den Verkehr von Sagard, Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin, Ausnahmefrachtsätze für Mergel zum Düngen in Kratt. Ueber die Höhe derselben ertheilen die Güter-Abfertigungsstelle Sagard und das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 6. August 1891. (1612MG)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Sächsischer Verband. Mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. sind für die Beförderung von Giesserei-Roheisen zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrhein.) und Köln (rechtsrhein.), sowie der Georgs-Marien-Hütten-Eisenbahn einerseits und den Stationen Plagwitz-Lindenau, Leipzig I (Bayer. Bhf.) und Leipzig II (Dresdner Bhf.) der Königl. Sächs. Staatsbahnen andererseits Ausnahmefrachtsätze in Kraft getreten, über deren Höhe diese Stationen Auskunft ertheilen.

Dresden, am 11. August 1891. (1613)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, namens der Verbandsverwaltungen.

Die Frachtsätze für Thiengen und Waldshut in dem 1. Nachtrage (vom 15. Juni 1890) zu dem mit dem 1. Juli 1886 eingeführten Tarif für die Beförderung roher Baumwolle (für 10 000 kg) von Le Hâvre nach Südbaden, sind mit Gültigkeit vom 5. August auf 30, 90 Frcs. für Thiengen und 29, 80 Frcs. für Waldshut ermässigt worden.

Strassburg, den 8. August 1891. (1614)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Staatsbahnverkehr Elberfeld - Altona. Am 15. August 1891 wird für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld und der Eisern-Siegener Eisenbahn einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona, einschliesslich der Stationen der am 1. Juli 1890 in diesen Bezirk übergegangenen Stationen der früheren Schleswig - Holsteinischen Marschbahn und der Westholsteinischen Eisenbahn, andererseits ein neuer Gütertarif eingeführt, welcher gegen den seitherigen Tarif in vielen Fällen Frachtermässigungen enthält. Insbesondere sind die Ausnahmefrachtsätze für Eisen des Spezialtarifs I im Verkehr mit den Stationen Pinneberg, Rendsburg und Tornesch herabgesetzt. Der Ausnahmetarif für Eisen des Spezialtarifs II wird auf die Stationen an den Strecken Hamburg H., Wedel, Neumünster-Oldesloe und Hamburg H.-Elmshorn-Neumünster-Eutin - Neustadt i. H. (ausschliesslich Hamburg H., siehe den besonderen Ausnahmetarif für den Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen) und sämmtliche nördlich davon gelegenen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona ausgedehnt; für die bezeichneten Stationen kommen die Frachtsätze des Spezialtarifs III zur Berechnung.

Durch den neuen Tarif werden der Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld (einschliesslich der Eisern-Siegener Eisenbahn) einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona andererseits vom 1. Oktober 1889 nebst Nachträgen und der Gütertarif für den Rheinisch-Niederdeutschen Verband vom 1. Juni 1888 nebst Nachträgen hinsichtlich des Verkehrs zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld (einschliesslich der Eisern-Siegener Eisenbahn) einerseits und den Stationen der früheren Schleswig-Holsteinischen Marschbahn und der Westholsteinischen Eisenbahn andererseits aufgehoben.

Der Tarif ist durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zum Preise von 1, 80 ℳ zu beziehen.

Elberfeld, den 10. August 1891. (1615)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Thüringisch - Bayerischer Güterverkehr. Die im neuen Mitteldeutschen Tarifheft 6 vom 1. d. Mts. vorgesehenen Frachtsätze für den Verkehr der Stationen Bregenz und Friedrichshafen mit Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und der Thüringischen Privatbahnen finden mit sofortiger Wirksamkeit im Thüringisch-Bayerischen Güterverkehr Anwendung, und zwar die Friedrichshafener Sätze im Verkehre mit Lindau. Gleichzeitig treten die im Mitteldeutschen Verbands - Gütertarife Heft 6 vom 1. März 1885 enthaltenen Frachtsätze für Lindau ausser Kraft.

Erfurt, den 8. August 1891. (1616)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Breslau - Erfurt. Die am 1. August d. J. für Station Gera der Sächsischen Staatseisenbahn im Breslau-Sächsischen Verbande eingeführten Entfernungen und Frachtsätze gelten auch für Station Gera der Weimar-Geraer Eisenbahn im Staatsbahnverkehr Breslau-Erfurt.

Erfurt, den 10. August 1891. (1617)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch - Sächsischer Verband. Am 1. Oktober 1891 treten die Bestimmungen, Entfernungen und Frachtsätze für nachbenannte Stationsverbindungen ausser Wirksamkeit:

a) für Görlitz (S. Stb.) bezüglich des Verkehrs mit den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona,
b) für Röderau bezüglich des Verkehrs mit den auf Seite 45—48 des Tarifheftes Nr. 3 genannten aussersächsischen Stationen, ferner den Stationen Brokstedt und Wittenberge des Direktionsbezirks Altona, Lübeck, der Lübeck-Büchener Bahn, sowie den Stationen der Prignitzer, Wittenberge-Perleberger und der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn.

Die direkte Abfertigung in den vorstehend genannten Stationsverbindungen erfolgt vom 1. Oktober d. J. ab lediglich in den Staatsbahnverkehren Altona-Berlin und Altona-Erfurt, bezw. im Niederdeutschen Verbande.

Dresden, am 15. August 1891. (1618)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Getreideverkehr ab Belgischen und Holländischen Seehäfen. Mit Wirkung vom 1. September l. J. wird bestimmt, dass diejenigen Getreidesendungen Belgischer oder Holländischer Herkunft, welche auf Grund der „Vorschriften, betreffend die Reexpedition von Getreidesendungen in Mannheim, Ludwigshafen, Mainz und Frankfurt“ vom 1. März 1887 eingelagert bezw. reexpedirt werden sollen, innerhalb 7 Tagen nach Ankunft am Einlagerungsorte, den Tag der Ankunft eingerechnet, als zur Einlagerung bestimmt bei der betr. Güterexpedition anzumelden sind. Nach Umfluss der Anmeldefrist kann die nachträgliche Ausfertigung eines Auszugs nur ausnahmsweise und nur in wohlbegründetem Falle von der der Einlagerungsstation vorgesetzten Direktivbehörde genehmigt werden.

Der § 3 der erwähnten Vorschriften ist entsprechend geändert worden.

Karlsruhe, den 8. August 1891. (1619)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion der Gr. Badischen Staatseisenbahnen.

Für zur überseeischen Ausfuhr bestimmte und überseeisch ausgeführte eiserne Dampfkessel, Kondensationsröhren, Reservoirs, Maschinentheile und Gefässe aus Eisen und Stahl kommen für den Verkehr von Walkenried nach den Elb- und Weserhäfen vom 15. d. Mts. an ermässigte Frachtsätze zur Einführung, über welche bei den betheiligten Güterabfertigungen das Nähere zu erfahren ist.

Hannover, den 11. August 1891. (1620)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberhessische Eisenbahnen. Im direkten Verkehr mit den Preussischen Staatsbahnen gelten vom 1. Oktober d. J. ab die Ausnahmetarife für Eisenerze (einschliesslich Kiesabbrände und Schlacken zum Verhütten) und für Schwefelkies nur noch bei Frachtberechnung nach dem gestellten Ladegewicht, es wird daher bei Verwendung von Wagen mit grösserem Ladegewicht als 10 t der Frachtberechnung das Ladegewicht der gestellten Wagen zu Grunde gelegt, wenn nicht die Berechnung zu den Sätzen des Spezialtarifs III für das wirklich verladene Gewicht, mindestens aber für 10 t, eine niedrigere Fracht ergibt.

Giessen, den 8. August 1891. (1621)
Grossherzogliche Direktion.

Nord-Ostsee-Verbandstarif. Im Verkehr zwischen Station Neubrandenburg der Mecklenburgischen Südbahn und verschiedenen Stationen des Direktionsbe-

zirks Altona treten mit sofortiger Gültigkeit neue ermässigte Entfernungen in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen.

Altona, den 7. August 1891. (1622)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mit Gültigkeit von sogleich wird der Artikel „Eicheln" in den Ausnahmetarif 1 a, Theil I, vom 15./27. September 1889 und zwar in die I. Kategorie des Waarenverzeichnisses und nur für den Verkehr von den Stationen der Tambow-Saratower Eisenbahn nach Königsberg i/Pr., Memel und Pillau aufgenommen.

Bromberg, den 8. August 1891. (1623)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Französischer Verband (Verkehr über Elsass-Lothringen). Vom 1. September d. J. ab wird der Artikel „Holzdraht zu Rollvorhängen" zu den Deutschen Schnittsätzen der Abtheilung a des direkten Holz-Ausnahmetarifs Deutschland-Frankreich vom 1. Dezember 1890 abgefertigt. Der Artikel tarifirt auf der Französischen Strecke nach Spezialtarif 9 § IV.

Strassburg, den 5. August 1891. (1624)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Güterverkehr. Am 1. September d. J. werden direkte Frachtsätze für die Stationen Maassluis und Vlaardingen der Holländischen Eisenbahn im Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Güterverkehr eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen.

Elberfeld, den 12. August 1891. (1625)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Dextrin etc. zur überseeischen Ausfuhr. Mit Gültigkeit vom 1. September 1891 ab wird die Station Ortrand des Direktionsbezirks Berlin in den Ausnahmetarif für die überseeische Ausfuhr von Dextrin, Kartoffelmehl, Stärke, getrocknete (auch getrocknete Schlammstärke) und Stärkemehl, Stärkezucker und Stärkesyrup, Traubenzucker (Glykose) und Traubenzuckersyrup für den Versand nach den Elb- und Weserhäfen sowie ferner nach Lübeck, Rostock, Warnemünde und Stettin einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, im August 1891. (1626MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband. Getreideverkehr. Am 1. September l. J. treten die Nachträge VI zu den Getreidetarifen Theil III — Heft 1 u. 2, enthaltend Ermässigung der Schnittsätze, in Kraft.

Exemplare werden in einigen Tagen bei den Verbandsverwaltungen bezogen werden können.

Wien, am 10. August 1891. (1627)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband. Verschiebung der Aufhebung der bestehenden Tarife und Aufhebung des Ausnahmetarifes für Getreidetransporte. Im Nachhange zur Kundmachung vom 10. Juli 1891 enthalten unter Zahl 1415 in der Nr. 55 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 18. Juli 1891 geben wir bekannt, dass die gänzliche Aufhebung des Verbandstarifes, Theil II, gültig vom 20. Dezember a. St. 1882/1. Januar n. St. 1883, sammt allen zu diesem erschienenen Nachträgen rücksichtlich des Verkehres in beiden Richtungen nicht mit 19. August a. St./31. August n. St. 1891, sondern erst mit 18. September a. St./30. September n. St. 1891 wirksam wird, da die Einführung des neuen Tarifes bis zu dem erstgenannten Termine nicht möglich ist.

Ferner tritt mit 18. September a. St./30. September n. St. 1891 der vom 26. Juni a. St./8. Juli n. St. 1886 gültige Ausnahmetarif für den Transport von Getreide etc. sammt allen hierzu erschienenen Nachträgen ausser Kraft.

Wien, am 11. August 1891. (1628)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

2. Verdingungen.

Die Ausführung von Signaleinrichtungen und Weichenverriegelungen auf den Haltestellen Wolenice und Golina wird ausgeschrieben. Verdingungsunterlagen sind für 2 ℳ von unserer Kanzlei hier, Empfangsgebäude des Oderthorbahnhofs, nicht postfrei zu beziehen, auch in unserem technischen Büreau ebendaselbst einzusehen. Versiegelte, mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind bis Sonnabend, den 22. August d. J., Vorm. 11 Uhr einzureichen. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Breslau, im August 1891. (1629)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt
(Breslau-Tarnowitz).

Verdingung der Lieferung und Verlegung von Rohrleitungen für einen Wasserthurm auf hiesigem Bahnhofe am 20. d. Mts. Vormittags 11½ Uhr im unterzeichneten Büreau.

Der Ausschreibung liegen die durch die Regierungs-Amtsblätter bekannt gemachten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 zu Grunde. Bedingungen und Zeichnung liegen im unterzeichneten Büreau während der Geschäftsstunden zur Einsichtnahme aus, dieselben können auch nebst dem Angebotsbogen gegen postfreie Einsendung von 80 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) portopflichtig von da bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und mit der im Angebotsbogen angegebenen Aufschrift versehen bis zu oben angegebenem Termin portofrei einzureichen.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Erfurt, den 10. August 1891. (1630)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Die Bombe.

Enthüllungen über den Bau und die Verwaltung der serbischen Staatsbahnen. — A. d. Serb. übers. v. W. Rudow. — M. e. Vorw. v. Carl Paasch. — — Preis **1 ℳ 20 ₰**. — Franko gegen **M. 1.25** in Marken. — Gustav Uhl, Verlag, in Leipzig.

Zeichenpapiere, Pauspapiere, Lichtpausrohpapiere, Millimeterpapiere

bezieht man am preiswerthesten bei unterzeichneten Herstellern. Muster kostenlos.

Gelbe Mühle, Düren
(Rheinpreussen)
Benrath & Franck.

(Triebkräfte 3 Dampfmaschinen, 1 Wassermotor.)

Schienenbruch-Verbände

einfachster und sicherster Apparat, entstandene Schienenbrüche in 2 Minuten zu beseitigen, liefert sofort
Lorenz Zawadzki,
Maschinenfabrikant, Samter.

Prima Torfmull
geben bei Waggonladungen billig ab
Gebr. Meyer & Co.,
Torfstreufabrik, Oldenburg i. Gr.

olumbus-Freitreppe
D. R. P.
Columbus-Perron und Trottoir aus Eisen, für Gärten, Wege, Böschungen, Dämme; besonders vortheilhaft für Anlagen in aufgeschüttetem Boden; haltbarer, schöner, 33 % billiger als Steintreppen. Ill. Preisliste kostenfrei.
Richard Hermanns & Co., Elberfeld.

Rudolf Weber, Haynau i/Schlesien
empfiehlt seine anerkannt vorzüglichen
Eisenbahn-Blitz-Draisinen
neuester Construction.
Preis pro Stück 300 Mark.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin.
Kgl. Eisenbahn-Betriebsamt.
Stralsund, d. 23/10. 90.

An Herrn Rudolf Weber, Haynau i/Schl.

Auf das gefl. Schreiben v. 12/8. d. J. erwidern wir Ihnen ergebenst, dass die von Ihnen in diesem Jahre bezogenen 3 sogenannten Blitz-Draisinen sich bisher gut bewährt haben. Dieselben verbinden Leichtigkeit, Fahrsicherheit und bequemen Sitz mit leichter Transportfähigkeit. Wir halten diese Draisinen zur Benützung für Streckenrevisionen für wohl geeignet.

gez. Hoos.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 64. **Zeitung des Vereins** 1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 20 Mk.
Bestellungen nehmen entgegen: die Expedition (Bahnhofstr. 3 SW.), an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERRMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 19. August 1891.

Inhalt:

Die Mechanik des Zugsverkehres auf Eisenbahnen.
Zur Reform der Eisenbahn-Personentarife.
Vereins-Mittheilungen:
Neue Vereinsbahnstrecken.
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Reform der Personentarife.
Herabsetzung d. Eisenbahntarife für Getreide und Mühlenfabrikate.
Verspätungen im Monat Juni d. J.
Betriebseröffnungen.
Eröffnung und Erweiterung der Abfertigungs-Befugnisse von Stationen.
Projekt: Mering-Weilheim.
Beförderung der Reisenden auf den Preuss. Staatsbahnen bei verfehltem Zuganschluss.
Rhene-Diemelthal-Eisenbahn.
Wagenkuppelung.
Internat. permanenter Strassenbahnverein.
Friedrichshagener Strassenbahn.
Rheinschifffahrt.
Telegraphen-Kabel zwischen Deutschland und England und zwischen Wilhelmshafen und Helgoland.
Aus Russland:
Verkehrsergebnisse für den Monat April d. J.
Rjäsan-Kasan: Konzession.
Ministerialerlass, betr. Viehtransporte.
Eisenbahn-Personenverkehr.
Projektirte Eisenb. nach Sserach.
Aenderung von Stationsnamen.
Generalversammlungen der:
Koslow-Woronesch-Rostower E.
Orel-Grjäsi-Eisenbahn.
Die Saharabahn.
Bücherschau:
Dr. Koch's Handbuch für den Eisenb.-Güterverkehr. I. Theil.
Personalnachrichten:
Baurath Kirn †.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnung von Stationen.
2. Güterverkehr.
3. Personen- und Gepäckverkehr.
4. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Die Mechanik des Zugsverkehres auf Eisenbahnen.

Unter dem vorstehenden Titel hat Herr Roman Baron Gostkowski, Professor an der polytechnischen Hochschule zu Lemberg, General-Direktionsrath der Oesterreichischen Staatsbahnen a. D., ein Werk herausgegeben, welches der Verfasser selbst als einen Beitrag zur Eisenbahnbetriebslehre bezeichnet.

Das im Verlage von Steyermühl in Wien in diesem Jahre erschienene Buch umfasst nicht weniger als 620 grosse Oktavseiten mit 19 eingedruckten Figuren und macht die Ausstattung des Werkes der Verlagsbuchhandlung alle Ehre. Wir haben es hier mit einer Arbeit von hervorragend wissenschaftlicher Bedeutung zu thun, mit einem Sammelwerk ersten Ranges, welches mit grossem Fleiss zusammengestellt, übersichtlich geordnet ist, in welchem der reichhaltige, vielgestaltige Stoff man möchte sagen spielend bewältigt wird, indem von Anfang bis zu Ende mit mathematischer Schärfe die Entwickelung der einen Einrichtung aus der anderen nachgewiesen und schonungslos jeder „Erfahrungssatz" der Eisenbahnbetriebslehre auf seinen wahren Werth geprüft und wissenschaftlich beleuchtet wird.

Von verschiedenen Seiten ist beklagt worden, dass dieses Buch so wenig Abbildungen aufweist. Auch wir würden es für eine Verbesserung halten, wenn der lehrreiche Text durch zahlreichere Figuren ergänzt würde. Indessen verdient andererseits hervorgehoben zu werden, dass die Klarheit des Vorgetragenen nichts zu wünschen übrig lässt, eine Vermehrung der Abbildungen würde nur stellenweise eine Verkürzung des Textes ermöglichen. Der Herr Verfasser hat die seltene Gabe, sich so allgemein verständlich auszudrücken und liegt in dem Aufbau seiner Gedanken eine so zwingende Logik, dass wohl jeder Fachmann mit Befriedigung das Studium des Werkes betreiben und sich vorkommenden Falles Rath holen wird, da er weiss, dass er diesen schnell finden kann. Zwar ist auch in Bezug hierauf angedeutet worden, es habe manches in dem Buche Aufnahme gefunden, welches als bekannt hatte vorausgesetzt werden dürfen und wird als Beispiel namentlich auf die Einfügung verschiedener physikalischen Gesetze verwiesen, doch können wir diese Auffassung nicht theilen, erblicken vielmehr in diesem Umstande einen besonderen Vorzug des Werkes; denn wozu sollen wir es in Abrede stellen, dass eine grosse Zahl unserer in der Praxis stehenden Betriebstechniker, die das ihnen anvertraute Amt mit voller Hingebung und Pflichttreue verwalten, keine Zeit findet, sich mit der wissenschaftlichen Begründung der für den Betriebsdienst Gesetzeskraft habenden Reglements und Dienstanweisungen zu befassen, sondern sich damit begnügt, anzunehmen, dass das Vorgeschriebene als ein Ergebniss langjähriger Erfahrungen anzusehen ist. Soll der geplagte Eisenbahn-Betriebstechniker, wenn er sich demungeachtet mit der Prüfung einer seinen Wirkungskreis betreffenden Frage zu befassen hat, in x verschiedenen Lehr-

büchern nachschlagen; denn im Kopfe behalten kann er doch auch nicht alles, so wird ihm damit eine zwecklose Arbeitslast aufgebürdet. Deshalb verdient die von Gostkowski in seinem Buche befolgte Methode, die zum klaren Verständniss der abgeleiteten Formeln dienenden physikalischen Erscheinungen bezw. Gesetze anzuführen, unseres Erachtens nur Anerkennung; sein Buch gibt Belehrung, Anregung und lässt keine Lücke offen.

Wenn man das Buch zuerst in die Hand nimmt, so wird man über eine fremdartige, manchmal schwerfällige Ausdrucksweise erstaunt sein. Schon das Wort „Zugsverkehr“ im Titel erinnert an Oesterreichisch-Deutsch. Indessen verlieren derartige Unebenheiten bald alles Auffällige, denn der Inhalt ist so interessant, dass man die Form bald vergisst und überdies müssen wir dem Herrn Verfasser, für den nach seinem Polnischen Namen zu schliessen das Deutsche nicht Muttersprache sein wird, unsere Achtung aussprechen, sich in fremder Zunge so klar ausgedrückt zu haben.

In dem Vorwort seines Werkes hebt der Herr Verfasser hervor, dass zwar die Praxis hoch zu halten sei, weil das Experiment die Grundlage des technischen Wissens ist, dass man aber nie das Wissen gleichwerthig durch „Routine“ ersetzen kann. Nur die Wissenschaft vermag an Stelle eines schwankenden Tastens nach dem Rechten das zielbewusste Vorgehen zu setzen, welches für alle diejenigen unerlässlich ist, die zur Lösung der vom modernen Leben hundertfach gestellten Fragen berufen sind. Will der Betriebsingenieur auf der Höhe der Zeit stehen, so muss er Herr des Stoffes sein. Um ihm dies zu ermöglichen, bedarf es eines Buches, aus welchem der Leser die vielfachen Anforderungen des Eisenbahndienstes von einem höheren Standpunkte aus zu beurtheilen vermag. Es bedarf weniger eines Gesetzbuches über den Eisenbahndienst, als eines Buches über den Geist der Gesetze eines solchen Dienstes.

Gostkowski hat sein Werk in 3 Abtheilungen getheilt und diesen die Ueberschriften: die Bahn, die Lokomotive und der Zug gegeben.

Die erste dieser Abtheilungen (die Bahn) hat den Zweck, die zwischen dem Schienenwege und dem rollenden Material bestehende Wechselwirkung zu kennzeichnen und zerfällt in die beiden Unterabtheilungen: die Bahn und der Bewegungswiderstand.

Die zweite Abtheilung (die Lokomotive) soll die Wirkungsweise der Lokomotive verständlich machen und eine einfache Berechnung ihrer Leistung ermöglichen. Der Stoff ist in 5 Unterabschnitte: die Erzeugung der Wärme, das Wasser für für die Lokomotive, der Dampf, die Lokomotive und die Lokomotive für besondere Zwecke getheilt.

Die dritte Abtheilung (der Zug) enthält die für den Zugverkehr maassgebenden Grundsätze, vertheilt auf die 4 Abschnitte: die Eisenbahnfahrt, das Bremsen der Züge, der Fahrplan und der Eisenbahnzug.

Es ist schon ein volles Manneswerk, die auf diese umfangreiche Arbeit Bezug habende Fachlitteratur zu studiren, zu sichten, das Wissenswürdige von dem Minderwerthigen zu trennen und alle Erscheinungen bis in die Gegenwart zu verfolgen. Wer jemals mit einer ähnlichen Aufgabe sich befasst hat, versteht die Leistungen des Herrn Verfassers zu würdigen, der bis zum Ende des Jahres 1890 das Material verarbeitet bezw. verwerthet hat.

Erst wollte es uns scheinen, als wenn die Einrichtungen für den Betriebsicherheitsdienst, also z. B. das Signalwesen, die Stellwerksanlagen zur Sicherung von Weichen und Signalen hätten mit Aufnahme finden müssen. Man ist eben zu sehr daran gewöhnt, den Eisenbahnbetrieb als ein unzertrennbares Ganzes aufzufassen, aber wenn man den gewählten Titel des Buches vor Augen hat, so muss man zugestehen, dass der Stoff in der vom Verfasser gewählten Gliederung durchaus abgerundet erscheint und jede Herbeiziehung anderen Materials auf Kosten der Uebersichtlichkeit geschehen würde.

Sehen wir uns jetzt den Inhalt des Buches näher an.

In 19 Paragraphen spricht der Verfasser von der Bahn an sich. Er führt dem Leser die verschiedenen Oberbausysteme kurz vor, gibt werthvolle statistische Zahlenwerthe über die Gebrauchsdauer bezw. die Abnutzung der Schienen, der Schwellen usw. Für den am weitesten verbreiteten Oberbau von Stahl-Vignolschienen auf Querschwellen von 90 cm Abstand werden die Winckler'schen Formeln ins Gedächtniss zurückgerufen. Bezeichnet p den Raddruck in Tonnen, wird die zulässige Inanspruchnahme des Stahls zu 1 000 bis 1 100 kg angenommen, so ist der Querschnitt f der breitbasigen Schienen

$$t = 10 \sqrt[3]{p^2},$$

das Gewicht (g) für das laufende Meter Stahlschiene

$$g = 7{,}8 \sqrt[3]{p^2}.$$

Beim Oberbau mit hölzernen Querschwellen ist das Gewicht des Kleineisenzeuges etwa 7 % des Schienengewichtes, mithin wiegt ein laufendes Meter Geleis

$$G = 17 \sqrt[3]{p^2}.$$

Die Höhe der Vignolschienen ist

$$h = 63 \sqrt[3]{p}$$

und das Widerstandsmoment (W) der Schiene

$$W = 17{,}2\ p.$$

Das sind alles praktische Formeln, welche anzuwenden sich recht oft Gelegenheit bietet, die man natürlich auch in jedem anderen Lehrbuche finden kann, hier aber nicht fehlen durften.

Nach den Versuchen der Nordbahn sind Eisenschienen abgenutzt, wenn eine Last von 20 Millionen Tonnen über sie hingerollt ist. Stahlschienen halten 5 bis 10 Mal länger als Eisenschienen.

Ziemlich ausführlich wird die Imprägnirung der Schwellen beschrieben. Ob im gegebenen Falle die Kosten der Imprägnirung aufgewendet zu werden verdienen, hängt von dem Anschaffungswerth der Schwellen ab. Sind die Imprägnirungskosten geringer als der vierte Theil des Anschaffungspreises der rohen Schwellen, so verspricht die Imprägnirung einen wirthschaftlichen Nutzen.

In dem zweiten Abschnitt, welcher den Widerstand der Bahn behandelt, ist die Darstellung der gleitenden und rollenden Reibung in ihrer Einfachheit mustergültig und finden sich in dem Abschnitt manche Kapitel, welche auch den Verwaltungsbeamten einen Einblick in die Betriebstechnik ermöglichen werden und sie daran erinnern wird, dass Verkehrsmaassregeln nicht einseitig getroffen werden dürfen, sondern sich immer den Betriebserfordernissen anpassen müssen. Was für den Techniker das ABC, ist für den Verwaltungsmann nicht selten ein unbekanntes Gebiet und so lange der juristisch gebildete Verwaltungsbeamte, wenn er in leitender Stellung ist, den technischen Rath nicht nur annimmt, wenn er für eine geplante Maassregel einen Verantwortlichen sucht, sondern immer dann, wenn er sich ehrlich eingestehen muss, dass ihm die Sachkunde fehlt, so schadet das nichts, vielmehr werden der Techniker und der Verwaltungsbeamte sich gegenseitig ergänzen und das Ganze kann dabei nur gewinnen. Ein solches Verhältniss ist deshalb aber noch kein ideales, führt vielmehr zu kostspieligen Verwaltungseinrichtungen. Ein mit einem gewissen Maass von technischen Kenntnissen ausgerüsteter Verwaltungsbeamter oder ein mit den einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen hinreichend vertrauter Techniker kann unter Umständen das allein leisten, was sonst zwei Vertretern der genannten Berufsklassen zufallen würde.

Wenn sich aus dem Abschnitte über den Widerstand der Bahn der Verwaltungsbeamte gemerkt hat, dass die Adhäsion gleitende, der Zugwiderstand rollende Reibung ist, wenn er die einfachen Verhältnisswerthe zwischen Zuggewicht und Zugkraft sich einprägt, den Widerstand der Bahnneigung bezw. der Krümmungen begreift, so wird mancher Fahrplan gesunder

gestaltet und der vorhandene Lokomotiv- und Fahrpark richtiger ausgenutzt werden. Der Aufbau der Formeln, die mathematische Behandlung bleiben technische Spezialkenntnisse; diese Kapitel kann der Verwaltungsmann überschlagen.

Die zweite Abtheilung, „die Lokomotive", ist noch umfangreicher als die erste. Ohne den Stoff in technische Konstruktionseinzelheiten zu zersplittern, gibt der Verfasser eine erschöpfende Darstellung des Wesens der Lokomotive. Zunächst wird der Heizwerth der verschiedenen Brennmaterialien besprochen und hieran schliessen sich die Grundregeln des Verbrennungsprozesses, die Einrichtung der Feuerung usw. Dann wird die überaus wichtige Frage der Wasserbeschaffenheit erörtert, die Kesselsteinbildungen, die Vorkehrungen zur Reinigung des Wassers, die Wasserhebevorrichtungen, die Einrichtungen zur Versorgung des Kessels mit Wasser finden eingehende Besprechung. Hieran reiht sich zunächst eine geschichtliche Darstellung über die Entstehung der Lokomotive als Uebergang zu den theoretischen Berechnungen über Zugkraft und Arbeitsleistung. Wichtig sind sodann wieder die Kapitel über Wasser- und Kohlenverbrauch. Beispiele zur Nutzanwendung für das Beschriebene erhöhen den Werth des Werkes als Lehrbuch.

Gewissermaassen als Ergänzung des Vortrages über die Dampflokomotive der Vollbahnen werden in einem besonderen Abschnitt die Typen der Lokalbahnlokomotiven, die Dampfwagen, die Pressluft-, Warmwasser-, Regenerativlokomotive, die von Honigmann und schliesslich die elektrische Lokomotive beschrieben. Bezüglich der elektrischen Lokomotive sind die Angaben, wie in allen Deutschen, ja man darf sagen Europäischen Lehrbüchern nur dürftig. Das liegt in den Verhältnissen. Bis jetzt ist der elektrische Betrieb bei uns noch zu wenig bekannt. Wir stehen in einer Uebergangsperiode. Wenn der Herr Verfasser, was wir von Herzen wünschen, zu einer zweiten Auflage seines Werkes schreitet, so wird die Darstellung des elektrischen Betriebes mehr Raum beanspruchen.

Aus der letzten, fast die Hälfte des Buches umfassenden Abtheilung „der Zug" verdient besonders der Abschnitt über das Bremsen der Züge hervorgehoben zu werden. Uns ist kein Werk bekannt, wo in gleicher Ausführlichkeit und Klarheit dieser überaus wichtige Theil des Betriebes behandelt wird. Indem der Herr Verfasser, wie er im Vorwort noch ausdrücklich bemerkt, beim Aufbau der Formeln alle jene Umstände unberücksichtigt gelassen hat, welche für die Praxis belanglos sind, deren Berücksichtigung die Formeln nur kompliziren würde, ist es ihm gelungen, Formeln von grosser Einfachheit zu erhalten, ohne dass sie dabei Einbusse an Verwendbarkeit erleiden.

Jeder Leser des Buches wird mit Befriedigung anerkennen, dass die Fachlitteratur um ein werthvolles Werk bereichert worden ist, um ein Werk, welches bleibenden Werth behalten wird.

Kolle.

Zur Reform der Eisenbahn-Personentarife.

Das Bestreben unserer Staatseisenbahnverwaltung, im Verein mit den Bundesregierungen die Personentarife aller Deutschen Eisenbahnen nach einem einheitlichen System zu ordnen und dabei, unter Aufhebung der IV. Wagenklasse und des Freigepäcks, eine Ermässigung der Fahrgelder herbeizuführen, ist in den Handelskammern, den Versammlungen der Eisenbahnbezirksräthe, sowie auch in Volksversammlungen einer verschiedenartigen Beurtheilung unterzogen worden. Auch sind neben dem Engel'schen Drei- und Zwei-Zonentarif, mit Personenfahrpreisen bis zum Maximalbetrag von 1,50 ℳ in III. Wagenklasse durchs ganze Deutsche Reich, einige weitere Vorschläge in der Tagespresse aufgetaucht.

Zunächst haben wir den Tarif der Halberstädter Handelskammer in der Formel $E - (E^2 . 0{,}0015) =$ Berechnungskilometer, nach welcher ein Kilometerrabatt berechnet, an der zu durchfahrenden Strecke in Abzug gebracht und eine fallende Skala von 16 Stufen (bis zu 300 km) konstruirt wird. Ferner den Blank'schen Tarif von 6, 4, 2,5 und 1,5 ₰ für die verschiedenen Wagenklassen, demzufolge sich jeder Reisende die Fahrmarken selbst aufkleben kann, wenn er die Entfernung kennt und endlich, neben einigen sonstigen Staffeltarifen, den bereits eingangs erwähnten Ministerialtarif, nach welchem die IV. Wagenklasse und das Freigepäck in Wegfall kommen und die Fahrkarten nach den Sätzen 6, 4 und 2 ₰ für das Kilometer unter Zuschlag von 1 ₰ bei Schnellzügen berechnet werden.

Ohne weiter auf die Annehmbarkeit des einen oder anderen der bekannt gewordenen Reformtarife einzugehen, möge es uns verstattet sein, in nachstehendem Entwurfe einen Zonentarif zu behandeln, dessen Gliederung und Weiterausbildung es ermöglicht, ihn dermaleinst als Tarif eines Weltverkehrvereins zu betrachten, einerlei ob die Reise auf Schienen- oder Wasserwegen stattfindet.

Nehmen wir zu diesem Zwecke eine, dem gewöhnlichen Verkehr entsprechende Benutzung der Wagenklassen an, so ergibt sich folgende Eintheilung:

Zone	I	Wagenklassse	I—IV,	bis zu	1 000 km Entfernung
„	II	„	I—III,	„ „	2 500 „ „
„	III	„	I—II,	„ „	5 000 „ „
„	IV	„	I	„ „	10 000 „ „

Der Fahrpreis setzt sich zusammen aus dem Grundpreise für 1 km und einen Zuschlag.

Der Grundpreis beträgt für die III. Wagenklasse 1 ₰; der Fahrpreis bis zu 40 km berechnet sich mit 250 % Zuschlag zum Grundpreise; er sinkt von 40 bis 100 km um 60 %, also für 1 km um 1 %. Von 100—1000 km beträgt die Abnahme des Zuschlags bei je 10 km 1 %; der Zuschlag selbst bewegt sich also hier zwischen 190 und 100 %. Von 1 000—5 000 km werden konstant 100 % Zuschlag berechnet, während von 5 000 ab bis 10 000 km wieder Abstufungen von je 10 % zu bilden bleiben.

Das Weitere ergibt die folgende Tabelle:

Tabelle für die Berechnung der Zuschläge:

Grundpreis für 1 km III. Wagenklasse = 1 ₰.
Fahrpreis bei einer Entfernung von E km = dem Grundpreise + einem Zuschlag in Prozenten, welcher beträgt:

E km	10	20	30	40	50	60	70	80	90
0	250 %			250	240	230	220	210	200
1				249	239	229	219	209	199
2				248	238	228	218	208	198
3				247	237	227	217	207	197
4				246	236	226	216	206	196
5				245	235	225	215	205	195
6				244	234	224	214	204	194
7				243	233	223	213	203	193
8				242	232	222	212	202	192
9				241	231	221	211	201	191

E km	100	200	300	400	500	600	700	800	900
0	190	180	170	160	150	140	130	120	110
10	189	179	169	159	149	139	129	119	109
20	188	178	168	158	148	138	128	118	108
30	187	177	167	157	147	137	127	117	107
40	186	176	166	156	146	136	126	116	106
50	185	175	165	155	145	135	125	115	105
60	184	174	164	154	144	134	124	114	104
70	183	173	163	153	143	133	123	113	103
80	182	172	162	152	142	132	122	112	102
90	181	171	161	151	141	131	121	111	101

E km	1 000	2 000	3 000	4 000	5 000	6 000	7 000	8 000	9 000
	100	100	100	100	100	90	80	70	60
	zu berechnen in Unterabtheilungen von: 100 km					1 000 km			
10 000	50 %								

Die Berechnung der Fahrstrecken erfolgt bis zu 100 km für 1 km, von 100—1 000 km von 10 zu 10, von 1 000 bis 5 000 km von 100 zu 100 und von 5 000—10 000 km von 1 000 zu 1 000 km.

Die Fahrpreise für IV. Wagenklasse betragen die Hälfte, für II. Wagenklasse das Anderthalbfache und für die I. Wagenklasse das Doppelte derjenigen der III. Wagenklasse. Eine Abrundung der Fahrpreise tritt für IV. Klasse auf 5 ₰ bis zu 100 km ein, alle übrigen Abrundungen erfolgen aufwärts auf volle 10 ₰.

Beispiele.

Bezeichnet E die zu durchfahrende Strecke, so beträgt der Fahrpreis

in IV. Kl.: $(E + E \cdot x\ \%)\ 0{,}5$ ₰
„ III. „ : $(E + E \cdot x$ „$)\ 1{,}0$ „
„ II. „ : $(E + E \cdot x$ „$)\ 1{,}5$ „
„ I. „ : $(E + E \cdot x$ „$)\ 2{,}0$ „

In III. Wagenklasse würde also hiernach eine Fahrkarte für 25 km kosten:

$(25 + 25 \cdot 2{,}5) = 25 + 63 = 90$ ₰ (jetzt 1 ℳ),

für 44 km:

$44 + 44 \cdot 2{,}64 = 44 + 108 = 1{,}60$ ₰ (jetzt 1,80 ℳ),

für 95 km:

$95 + 95 \cdot 1{,}95 = 95 + 185 = 2{,}80$ (jetzt 3,80) ℳ,

für 518 km:

$520 + 520 \cdot 1{,}48 = 520 + 770 = 12{,}90$ (jetzt 20,80) ℳ,

für 2 410 km:

$2\,500 + 2\,500$ ₰ $= 50$ (jetzt 97,40) ℳ,

desgleichen in I. Klasse für 5 200 km:

$(6000 + 6000 \cdot 0{,}9)\ 2 = (6\,000 + 5\,400)\ 2 = 228$ (jetzt 416) ℳ.

In Bezug auf die Wagenklassen kann man eine Fahrkarte lösen

in IV. Kl. höchstens für 1 000 km zu 10 ℳ
„ III. „ „ „ 2 500 „ „ 50 „
„ II. „ „ „ 5 000 „ „ 150 „
„ I. „ „ „ 10 000 „ „ 300 „

Schnellzugpreise erhöhen sich durchwsg um 10 %, dieselbe Erhöhung tritt bei je 25 kg Uebergepäck ein.

Als Freigepäck werden in allen Klassen 25 kg gewährt.

Die Gültigkeitsdauer der Fahrkarten beträgt für jede Wagenklasse soviel Tage, als die Karte Mark kostet, wobei Bruchtheile als volle Tage in Rechnung gezogen werden. Die Anzahl der zulässigen Fahrtunterbrechungen ist gleich der Gültigkeitsdauer der Karten.

Im Vorortverkehr werden für die III. und IV. Wagenklasse bei bestimmten Zügen besondere Fahrkarten verabreicht. Hin- und Rückfahrt wird hier zu einfachen Preisen berechnet; die Karten haben 1 Tag Gültigkeit. Die Grenzen der Vororte erstrecken sich für Städte:

von 10—20 000 Einwohner auf 10 km
„ 20—30 000 „ „ 20 „
„ 30—40 000 „ „ 30 „
über 40 000 „ „ 40 „

Tageskarten für Schüler werden im Monatsbezuge für die III. Wagenklasse zu den halben Sätzen der IV. berechnet und berechtigen den Inhaber täglich zur einmaligen Zu- und Abfahrt.

Für Rückfahrkarten und Rundreisescheine wird die Gesammtlänge der zu durchfahrenden Strecken der Fahrpreisberechnung zu Grunde gelegt. In den zulässigen Streckenlängen werden derartige Fahrkarten für alle Wagenklassen ausgegeben.

Kinder unter 5 Jahren werden in Begleitung erwachsener Personen kostenfrei befördert, Kinder unter 15 Jahren zahlen die Hälfte.

Nothkarten werden auf allen Fahrten durch die Schaffner gegen einen Preisaufschlag von 10 ₰ für das Stück verabfolgt, ebenso Zuschlagbillets für Schnellzüge, wenn der Reisende im Besitz einer einfachen Fahrkarte ist. Noth- oder Versäumnisskarten sind solche Kilometerkarten, welche ein Fahrrecht bis zur nächsten grösseren Station verleihen, wenn der Reisende nicht in den Besitz eines Fahrscheins oder einer Zuschlagskarte auf der Einsteigestation gelangen konnte.

Vergleichung der Fahrpreise.

Fahrstrecke 360 km.

a) Einfache Fahrt III. Klasse.

Reformtarif		Jetziger Tarif (1 km 4 ₰)
Fahrpreis	9,50 ℳ	14,40 ℳ
Freigepäck	25 kg	25 kg
Gültigkeitsdauer . .	10 Tage	1 Tag
Zulässige Fahrtunterbrechungen . . .	10	1

b) Hin- und Rückfahrt (720 km).

		(1 km 3 ₰)
Fahrpreis	16,50 ℳ	21,60 ℳ
Freigepäck	25 kg	25 kg
Gültigkeitsdauer . .	17 Tage	5 Tage
Zulässige Fahrtunterbrechungen . . .	17	2

c) Rundreisekarten.

		(1 km 3,27 ₰)
Fahrpreis	16,50 ℳ	23,60 ℳ
Freigepäck	25 kg	—
Gültigkeitsdauer . .	17 Tage	45 Tage
Zulässige Fahrtunterbrechungen . . .	17	∾

Mit Einführung des vorbesprochenen Tarifs lässt sich eine wesentliche Vereinfachung der Billetausgabe nicht erzielen, sie ist aber auch sonst unmöglich, wenn man nicht etwa den Engel'schen oder Perrot'schen Vorschlag des strengen Zonentarifs annehmen will, wozu zur Zeit freilich mehr Aussicht als vordem vorhanden zu sein scheint.

Cassel, am 6. August 1891. J. L.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die am 4. d. Mts. eröffnete, 7,069 km lange Strecke der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2755 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 15. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Reform der Personentarife.

Auf den Vorschlag des Ministers der öffentlichen Arbeiten hat das Königlich Preussische Staatsministerium sich damit einverstanden erklärt, dass versuchsweise mit einer Reform der Personentarife für den Verkehr Berlins mit seinen Vororten, insofern derselbe durch besondere Vorortzüge vermittelt wird, vom 1. Oktober d. J. ab — dem Termin für die Eröffnung des dritten und vierten Geleises der Wannseebahn — vorgegangen wird.

Die Reform bezweckt in erster Linie eine angemessene Vertheilung der Wohnplätze Berlins über ein grösseres Gebiet, zugleich aber auch eine Erleichterung für den Erholungsverkehr herbeizuführen.

Der neue Tarif wird so gebildet sein, dass die Fahrpreise für eine Entfernung

bis 7,5 km in II. Klasse 15 ₰ in III. Klasse 10 ₰
„ 15 „ „ „ 30 „ „ „ 20 „
„ 20 „ „ „ 45 „ „ „ 30 „

betragen. Ueber 20 km hinaus werden diesen Sätzen in III. Klasse für jedes Kilometer 3 ₰ angestossen und die Preise der II. Klasse durch Annahme des $1\frac{1}{2}$fachen Betrages der III. Klasse gebildet.

Neben den auf diese Weise berechneten bleiben nur diejenigen ermässigten Fahrkarten bestehen, welche tarifmässig

allgemein eingeführt sind, also Zeitkarten, Schülerkarten, Arbeiterwochenkarten und Arbeiterrückfahrkarten. Alle anderen bisher im Vorortverkehr allgemein oder auf einzelnen Strecken verausgabten Fahrkarten, wie insbesondere die Tageskarten (für Sonntage, Wochentage) und Arbeitertageskarten werden aufgehoben.

Die neu eingeführten ermässigten Fahrkarten gelten in beiden Richtungen, sodass gleichzeitig mehrere Fahrkarten im Voraus gelöst werden können.

Die mit normal berechneten Fahrkarten ausgerüsteten Reisenden können auch die Vorortzüge benutzen.

Siehe auch die Bekanntmachung auf S. I d. Ztg.

Herabsetzung der Eisenbahntarife für Getreide und Mühlenfabrikate.

Im vorigen Jahre wurde die Königlich Preussische Staatsregierung von beiden Häusern des Landtages zu einer Untersuchung über die wirthschaftlichen und finanziellen Folgen aufgefordert, welche eine erhebliche Herabsetzung der Eisenbahntarife für Getreide und Mühlenfabrikate auf weitere Entfernungen in fallender Skala haben würde. Diese Untersuchung ist in den betheiligten Ressorts der Ministerien des Handels, der Landwirthschaft, der Finanzen und der öffentlichen Arbeiten unter gleichzeitiger Beleuchtung der Gesammtentwickelung der wirthschaftlichen Verhältnisse der einzelnen Gebiete der Monarchie vorgenommen worden. Wenngleich die Untersuchung zur Zeit als völlig abgeschlossen noch nicht betrachtet werden kann, so haben doch die inzwischen eingetretenen Verhältnisse, insbesondere die infolge der andauernd nassen Witterung sich ungünstiger gestaltenden Ernteaussichten und das seitens der Russischen Regierung erlassene Ausfuhrverbot für Roggen die Staatsregierung veranlasst, mit der Einführung von Ermässigungen für die Beförderung von Getreide und Mühlenfabrikaten in der Form von Staffeltarifen auf den Staatsbahnen alsbald — und zwar zunächst versuchsweise — vorzugehen, um eine unter den zeitigen Verhältnissen etwa zu befürchtende Schwierigkeit in der Ernährung der Bevölkerung abzuschwächen. Der beschlossene Tarif wird die gegenwärtigen Normaltrachtsätze bis zur Entfernung von 200 km unberührt lassen, und von da ab mit der Entfernung fortschreitende erhebliche Frachtvortheile gewähren.

Der Tarif umfasst nicht allein Weizen, Roggen, Gerste und Hafer sondern bezieht sich auch auf Hülsenfrüchte und auf Mais — als nothwendiges Ersatzmittel für die Ernährung von Menschen und Vieh und für Brennereizwecke — sowie auf Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten, auf Graupen, Gries und andere Mühlenfabrikate.

Verspätungen im Monat Juni d. J.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten, im „Reichs- und Staatsanzeiger" veröffentlichten Nachweisung über die im Monat Juni d. J. auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 36 grösseren Bahnen bezw. Bahnnetzen mit einer Gesammt-Betriebslänge von 36 203, 57 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 863 Schnellzüge, 1 369 Personenzüge und 156 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 2 388. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 14 948 534 Zugkm bezw. 295 091 846 Achskm gegen 14 476 105 Zugkm und 297 181 193 Achskilometer im Vormonat und gegen 14 036 821 Zugkm und 282 476 226 Achskm in demselben Monat des Vorjahres. Von den Verspätungen wurden 784 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen nur 1 604 Verspätungen zur Last fallen gegen 2 808 im Vormonat und 1 444 in demselben Monat des Vorjahres. Von den auf eigener Bahn vorgekommenen Verspätungen entfallen auf 1 Million Zugkilometer 107, auf 1 Million Achskilometer 5, mithin auf 1 Million Zugkilometer 4 = 4 v. H. mehr als im Monat Juni des Vorjahres und 87 = 45 v. H. weniger als im Vormonat und auf 1 Million Achskilometer so viele als im Monat Juni des Vorjahres und 4 = 44 v. H. weniger als im Vormonat. Infolge der Verspätungen wurden 1 227 Anschlüsse versäumt (gegen 1 016 in demselben Monat des Vorjahres und 2 191 im Vormonat). Bei 9 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 10 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen. In der Nachweisung sind diejenigen Bahnen, auf welchen Zugverspätungen vorkamen, nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der von den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen auf 1 Million Zug- und 1 Million Achskilometer entfallenden eigenen Verspätungen geordnet. Danach nehmen die Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn, die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln und die Kiel-Eckernförde-Flensburger Bahn die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Anzahl der Verspätungen nach der Anzahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Bahnen im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln, die Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn und die Bahnen im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrh.) zu Köln an die ungünstigsten Stellen.

Betriebseröffnungen.

Bayerische Staatseisenbahnen. Nach einer Mittheilung der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen wird die nach den Normen für Bahnen untergeordneter Bedeutung erbaute, 21,364 km lange vollspurige Lokalbahn von Traunstein nach Trostberg am 7. September d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden. Der kleinste Bogenhalbmesser der Bahn beträgt 180 m.

Ausser der Endstation Trostberg sind noch die Haltestellen Matzing, Hörpolding, Stein a/Tr. und Altenmarkt für Güterabfertigung eingerichtet, während die Halteplätze Bad Empfing, Nussdorf und St. Georgen nur dem Personenverkehre dienen.

An den Halteplätzen können jedoch während des Zugaufenthaltes Expressgüter im Stückgewichte bis zu 200 kg in Einzelsendungen durch Vermittelung des Kondukteurs zur Aufgabe gelangen.

Die Betriebsleitung erhält ihren Sitz in der Endstation Trostberg und wird bis auf weiteres der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen unmittelbar unterstellt.

Direktionsbezirk Berlin. Am 12. d. Mts. ist die Bahnstrecke Bergen a/R.-Crampas-Sassnitz, welche am 1. Juli d. J. nach Maassgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 für den Personenverkehr in Betrieb genommen worden ist, auch für den Güterverkehr eröffnet worden. Die Stationen Lietzow, Sagard, Crampas-Sassnitz erhalten Abfertigungsbefugnisse für die Beförderung von Gütern aller Art, Leichen und lebenden Thieren, die Station Lanken nur solche für Güter und lebende Thiere.

Mainzer Lokalbahnen. Die 8 km lange Strecke Mainz-Hechtsheim der Mainzer Lokalbahnen mit den Stationen Fischthor, Holländischer Hof, Bauhofstrasse, Neuer Brunnen, Münsterplatz, Bingerbrücke (Mitte), Kirchhöfe, Zahlbach, Lindenmühle (Abzweigung) und Hechtsheim ist am 12. d. Mts. für den Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr eröffnet worden.

Die Betriebsleitung erfolgt durch die Betriebsverwaltung in Darmstadt.

Eröffnungen und Erweiterungen der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Bayerische Staatseisenbahnen. Am 15. d. Mts. ist die zwischen Dachau und Röhrmoos belegene Haltestelle Walpertshofen für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Hunden eröffnet worden. Die für die Tarifberechnung anzuwendenden kilometrischen Entfernungen betragen nach Dachau 5 und nach Röhrmoos 6 km.

Direktionsbezirk Berlin. Die Haltestelle Blankensee bei Frankfurt a/O. ist am 1. d. Mts. auch für den Eil- und Stückgutverkehr eröffnet, sowie zur Annahme und Auslieferung von Leichen und Fahrzeugen eingerichtet worden.

Direktionsbezirk Erfurt. Am 15. d. Mts. ist die an der Bahnstrecke Plaue-Ritschenhausen belegene Güter-Haltestelle Gehlberg auch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Direktionsbezirk Frankfurt a/M. Am 1. September d. J. wird der an der Bahnstrecke Frankfurt a/M.-Göttingen neu errichtete Haltepunkt Wirtheim für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Projekt: Mering-Weilheim.

In der Sitzung des Augsburger Stadtmagistrats vom 5. d. Mts. wurde das Projekt einer vollspurigen Lokalbahn von Mering nach Weilheim nebst Kostenberechnung besprochen und erörtert. Die neue Bahn soll südlich vom Bahnhof Mering abzweigen und folgende Orte berühren: Merching, Schmiechen, Heinrichshofen, Egling, Wallershausen, Kaltenberg, Geltendorf (bis hierher folgt die Linie dem Paarthal), Emming, Pflaumdorf, Greifenberg, Jesenwang, Ober- und Unterschondorf, Ammersee, an der Westseite desselben entlang nach Diessen, Unterhausen und Weilheim. Haltestellen würden sein: Mering, Merching, Smiechen-Steindorf, Egling, Weihern, Wallershausen, Geltendorf, Emming, Pflaumdorf, Greifenberg, Schondorf, Utting, Diessen, Raisting, Mühlbach, Weilheim. Die Gesammtkosten des Baues würden 2 963 300 ℳ betragen, von denen nach dem Lokalbahngesetze von 1882 die Interessenten 310 500 ℳ aufzubringen haben. Es sollen nun zunächst die einschlägigen Königlichen Bezirksämter angegangen werden, mit den Gemeinden und Distriktsräthen wegen Aufbringung der ersteren Summe in Unterhandlung zu treten. Der Magistrat Augsburgs gibt sich der Hoffnung hin, dass der Handelsverein in derselben

Angelegenheit mit den Interessenten in nähere Beziehungen treten wird, um das Projekt zu fördern.

Beförderung der Reisenden auf den Preussischen Staatsbahnen bei verfehltem Zuganschluss.

Die Beförderung von Reisenden bei verfehltem Zuganschluss findet auf den Preussischen Staatsbahnen nach folgenden Grundsätzen statt:

1. Wird infolge einer Zugverspätung der fahrplanmässige Anschluss versäumt, so ist sowohl den mit direkten Fahrkarten, Rundreisekarten und -Heften, als auch denjenigen mit dem verspäteten Zuge eingetroffenen Reisenden, welche mit durchgehenden Fahrkarten nicht versehen sind, gestattet, die Reise von der Anschlussstation auf einer anderen nach demselben Bestimmungsorte führenden Staatsbahnstrecke auf Grund der zuerst gelösten direkten bezw. einer neugelösten Fahrkarte fortzusetzen, sofern hierdurch die Ankunft am Bestimmungsorte beschleunigt werden kann und beide Strecken ausschliesslich dem Preussischen Staatseisenbahnnetze angehören. Die Verspätung muss von dem Vorsteher der Anschlussstation auf der Fahrkarte bescheinigt und letztere mit dem Vermerk der Gültigkeit für die andere Strecke versehen werden. Eine Zuzahlung ist nicht zu leisten, selbst wenn der zu benutzende Zug der Hilfsstrecke zu höheren Fahrpreisen fährt oder aber nur höhere Wagenklassen als die, für welche die betreffende Fahrkarte lautet, führt.

2. Die gleichen Bestimmungen gelten auch dann, wenn bei verfehltem Anschluss die günstigere Gelegenheit zur Weiterreise sich nicht auf einer Hilfsstrecke, sondern auf dem Wege der direkten Fahrkarte mit einem Zuge bietet, für welchen tarifmässig höhere Preise gelten, oder welcher eine beschränkte Zahl von Wagenklassen führt. Nach Ueberholung desjenigen Zuges, an welchen der Anschluss versäumt war, gehen die betreffenden Reisenden auf den letzteren Zug über.

3. Nach Ermessen des Stationsvorstehers kann bei einer Anschlussversäumniss die Weiterbeförderung der Reisenden auf kurzen Strecken auch mit einem Güterzuge unter Einstellung von Personenwagen oder aber, wenn solche nicht zur Stelle sind, im Packwagen oder in einem geeigneten Güterwagen erfolgen. Sofern die Reisenden sich nicht schon im Besitze gültiger Fahrkarten für die betreffende Strecke befinden, wird nur der gewöhnliche Personenzug-Fahrpreis, und zwar bei Beförderung mit einem Packwagen oder Güterwagen das Fahrgeld IV. Klasse erhoben.

4. Sofern durch Schneeverwehungen, Hochwasser oder andere unvorhergesehene Ereignisse der Betrieb auf einzelnen Strecken vorübergehend unterbrochen wird, kann die Benutzung einer Hilfslinie auch solchen Reisenden gestattet werden, welche die Fahrt nach einer infolge des eingetretenen Hindernisses auf dem geraden Wege nicht erreichbaren Station erst antreten wollen.

5. Auf Wunsch der Reisenden kann das Gepäck ebenfalls über die Hilfslinie zur Beförderung gelangen. Eine Zuzahlung an Gepäckfracht findet nicht statt.

Rhene-Diemelthal-Eisenbahn.

Dem Geschäftsberichte der Verwaltung der von Bredelar nach Martenberg führenden, 11 km langen, schmalspurigen Rhene-Diemelthal-Eisenbahn entnehmen wir nachstehende Angaben:

Im Berichtsjahre 1890/91 wurden auf der nur dem Güterverkehre dienenden Bahn 42 t Eilstückgut und 713 t Frachtstückgut, davon 537 t zu gewöhnlichen Frachtsätzen und 176 t zu ermässigten Frachtsätzen, ferner 72 392 t Wagenladungsgüter auf durchschnittlich 9,06 km, mithin 662 712 tkm befördert. Die Einnahme hierfür betrug 36 201 ℳ oder für das Tonnenkilometer 0,05 ℳ und für die Tonne 0,49 ℳ. Der Güterverkehr hat gegen das Vorjahr um runde 3 500 t abgenommen.

Das Anlagekapital bezifferte sich am Schlusse des Jahres 1890/91 auf 751 923 ℳ. Die Einnahmen beliefen sich aus dem Güterverkehr auf 36 888 ℳ und die Gesammteinnahmen auf 39 808 ℳ. Nach Abzug der Ausgaben in Höhe von 28 760 ℳ ergab sich ein Ueberschuss von 11 048 ℳ. Hiervon sind 5 439 ℳ zu satzungsmässigen Rücklagen in den Reserve- und Erneuerungsfonds und 140 ℳ zur Zahlung der Eisenbahnsteuer verwendet, während der Rest von 5 469 ℳ unter die Interessenten vertheilt worden ist.

Wagenkuppelung.

Der Ingenieur Albert Gagg in Kreuzlingen (Schweiz) will eine Vorrichtung erfunden haben, durch welche die mit der bisherigen Kuppelung der Eisenbahnwagen verbundene Gefahr völlig beseitigt wird. Die mit den Puffern vereinigte, seitlich zu bedienende Eisenbahn-Fahrzeugkuppelung ist anwendbar auf Schmalspurbahn-Fahrzeuge und bezweckt das selbstthätige Kuppeln durch Zusammenfahren der Wagen, so dass ohne jede weitere Bedienung oder Aufsicht die Kuppelung hergestellt wird. Um ein Kuppeln der Wagen zu verhindern, bezw. die Kuppelung zu lösen, genügt eine einzige Hebelbewegung von der einen oder andern Wagenseite aus, welche auch bei einem im Gange befindlichen Zuge vorgenommen werden kann, insofern die Ausrückvorrichtung vom Trittbrett, bezw. der Plattform eines Wagens aus zugänglich ist. Die Konstruktion der Kuppelung wird als eine höchst einfache bezeichnet.

Der internationale permanente Strassenbahnverein

wird, wie „Die Strassenbahn“ berichtet, vom 26. bis 30. d. Mts. in Hamburg tagen. Die gelegentlich dieser Versammlung stattfindende Fachausstellung wird sich auf dem neuerbauten Bahnhofe der Strasseneisenbahngesellschaft am Falkenried befinden. Neben allgemeinen Vereinsangelegenheiten stehen für diese Versammlung u. a. folgende Fragen zur Berathung: 1. Welche Erfahrungen sind mit der Verwendung des Asphalts und des Holzes als Pflastermaterial gemacht worden; 2. durch welche Maassregeln werden die Gefahren bei starken Gefällen am besten verhütet; 3. welches sind bei Annahme der Schmalspur für eine Bahnlinie nach den gesammelten Erfahrungen die bezüglichen Vortheile und Nachtheile der drei gebräuchlichsten Schmalspuren, nämlich 1 m, 0,75 m, 0,60 m; 4. ist es möglich oder empfehlenswerth, unter besonderen Verhältnissen die Bedienung der Lokomotiven dem Maschinisten (ohne Heizer) zu überlassen und unter welchen Umständen ist die Fortlassung des Heizers möglich bezw. unter welchen Umständen ist die Fortlassung des Heizers wenig empfehlenswerth; kann man auch dem Heizer Nebenverrichtungen übertragen, wie Packetbesorgungen an den Haltestellen, das Hergehen vor der Lokomotive in den Ortschaften, das Stellen der Weichenzungen usw; 5. welche Erfahrungen neuer oder interessanter Art sind über die Fahrgelderhebung oder die Kontrole gesammelt worden.

Friedrichshagener Strassenbahn.

Die Kommanditgesellschaft „Friedrichshagener Strassenbahn von Kreyfeld & Co.“ ist in eine offene Handelsgesellschaft mit dem Sitze in Friedrichshagen umgewandelt worden.

Rheinschifffahrt.

Nach dem Jahresbericht der Centralkommission für die Rheinschifffahrt sind für Verbesserungen des Fahrwassers, Uferschutz und Unterhaltungsarbeiten am Rhein und dessen Verzweigungen bis Rotterdam im Rechnungsjahr 1890/91 im ganzen 5 889 677 ℳ (gegen 6 236 272 ℳ im Vorjahr) verwendet worden, wovon auf Preussen 2 097 128 (2 624 869) ℳ enttallen. Die Anzahl der im Jahre 1890 zur Eichung gebrachten Schiffe betrug 330 mit 2 265 549 Centnern Tragfähigkeit (328 Schiffe mit 2 653 987 Centnern in 1889). Der Gesammtverkehr auf dem Rhein bezifferte sich auf 19 534 148 (18 159 960) t. Der Gesammtverkehr in den Niederländischen und Belgischen Häfen hat 5 819 826 (5 348 696) t, der Gesammtverkehr in den Deutschen Häfen 13 714 322 (12 811 263) t betragen. Es ergibt sich hiernach in den Deutschen Häfen eine Verkehrszunahme von rund 7 %, während dieselbe in den Niederländischen und Belgischen Häfen gegen das Vorjahr etwa 10,5 % beträgt; die letztere hat aber in der Zufuhr den Stand von 1888 noch nicht erreicht.

Telegraphenkabel zwischen Deutschland und England und zwischen Wilhelmshafen und Helgoland.

Die Vorbereitungen für die Herstellung eines neuen Telegraphenkabels zwischen Deutschland und England (Emden und Bacton nördlich Lowestoft), sowie eines Telegraphenkabels von Wilhelmshafen nach Helgoland sind soweit gediehen, dass die Vollendung dieser beiden Verbindungen in den nächsten Tagen, vorausgesetzt, dass das Meer nicht zu ungünstig ist, wird erfolgen können. Die Herstellung des Kabels zwischen Deutschland und England wird etwa 2 Millionen Mark kosten, welche von Deutschland und England zu gleichen Theilen getragen werden.

Aus Russland.

Verkehrsergebnisse für den Monat April d. J.

Die gegenwärtig vom Ministerium der Verkehrsanstalten veröffentlichten Verkehrsergebnisse für den Monat April d. J. weisen die folgenden Ergebnisse auf, welche auf den im vorbezeichneten Monate im Betriebe befindlichen 27 238 (26 554*) Werst Eisenbahnen (ausschl. der Bahnen Finnlands mit 1 759 Werst und Transkaspiens mit 1 343 Werst) erzielt wurden. Von dieser Gesammtzahl befanden sich in der Verwaltung des Staates 8 770 (8 471) Werst und der Privatbahnen 18 468 (18 083) Werst.

---

*) Die in Klammern stehenden Angaben sind die bezüglichen Ergebnisse des Jahres 1890.

Der Personenverkehr auf sämmtlichen Bahnen ergibt die folgende Frequenz:

es wurden überhaupt befördert	3 416 297	(3 691 591)	Personen
davon auf den Staatsbahnen .	669 059	(687 160)	„
Privatbahnen .	2 747 238	(3 004 431)	„

so dass der Personenverkehr im Monat April einen Rückgang gegenüber dem Vorjahre von 275 294 Personen erfahren hat. Aehnliche Resultate ergibt der Güterverkehr, in welchem

überhaupt befördert wurden .	221 067 905	(224 406 443)	Pud
davon auf den Staatsbahnen .	48 363 496	(51 556 786)	„
Privatbahnen .	172 704 409	(172 849 657)	„

Es ist also der Güterverkehr im allgemeinen um 3 338 538 Pud zurückgegangen. Während aber der Rückgang im Personenverkehr sich ziemlich gleichmässig auf die Staats- und Privatbahnen vertheilt, entfällt die Einbusse am Güterverkehr ausschliesslich auf die Staatsbahnen.

Diesem Verkehre stehen an Einnahmen gegenüber

auf sämmtlichen Bahnen . . .	19 025 029	(19 309 864)	Rubel
auf den Staatsbahnen	4 435 154	(4 461 485)	„
Privatbahnen	14 589 875	(14 848 379)	„

Für die Zeit vom 1. Januar bis Ende April d. J. haben sich die Verkehrsverhältnisse wie folgt gestaltet. Es wurden auf dem gesammten Eisenbahnnetze befördert

	10 833 506	(11 315 099)	Pers.
davon auf den Staatsbahnen	2 049 187	(2 150 929)	„
Privatbahnen	8 784 319	(9 164 170)	„
im Güterverkehr überhaupt . .	1 040 167 112	(987 360 112)	Pud
davon auf den Staatsbahnen	220 597 209	(221 539 631)	„
Privatbahnen	819 569 903	(765 820 727)	„
die Gesammteinnahme betrug .	82 372 789	(78 690 301)	Rubel
davon auf den Staatsbahnen	19 468 145	(18 691 892)	„
Privatbahnen	62 904 644	(59 998 409)	„

Aus diesen letzteren Daten geht nun hervor, dass der Güterverkehr im Laufe des Jahres 1891 ein nicht ganz unwesentliches Anwachsen erfahren hat und dass die ganze, mehrbeförderte Gütermenge auf den Antheil der Privatbahnen entfällt.

Rjäsan-Kasan: Konzession.

Durch das Allerhöchst bestätigte Reichsraths-Gutachten vom 27. Mai 1891 ist der Moskau-Rjäsaner Eisenbahngesellschaft die Konzession zum Bau und Betrieb einer von Rjäsan nach Kasan führenden Eisenbahnlinie ertheilt worden. Hierfür garantirt die Regierung der Bahn jährlich 450 939 R. Das Grundkapital der Gesellschaft erreicht nunmehr 10 Millionen Rubel.

Die näheren Bedingungen unter denen diese Konzession bezw. Garantie ertheilt worden ist, sind bisher noch nicht veröffentlicht worden. Es darf aber immerhin mit Interesse der Veröffentlichung entgegen gesehen werden, da dieselbe aus dem Rahmen heraustritt, innerhalb dessen sich augenblicklich die Eisenbahnpolitik Russlands bewegt. Schon jetzt darf aber wohl angenommen werden, dass der Moskau-Rjäsaner Eisenbahngesellschaft ihre selbständige Existenz noch auf eine längere Zeit gewährleistet worden ist, und das wäre eine Abweichung vom adoptirten Staatseisenbahnprinzip, während andererseits mancherlei Anzeichen dafür sprechen, dass ein Verlassen des betretenen Weges an maassgebender Stelle nicht beabsichtigt wird.

Ministerialerlass, betreffend Viehtransporte.

Gleichfalls am 27. Mai 1891 ist ein Reichsraths-Gutachten Allerhöchst bestätigt worden, danach der Minister des Innern nach Verständigung mit dem Minister der Finanzen und der Verkehrsanstalten ermächtigt wird die sogen. „Viehtrakte" zu schliessen, d. h. zu verbieten, Rindvieh auf den grossen Landstrassen aus den Produktionsgebieten des östlichen Russlands, des Kaukasus und den Asiatischen Steppen den Konsumtionscentren des Europäischen Russlands zuzutreiben. Gleichzeitig wird festgesetzt, dass die Heerden vermittelst der Eisenbahnen befördert werden sollen und solchen Falles der ermässigte Frachtsatz von 1¼ Kop. für das Stück und Werst zur Erhebung gelangen soll.

Es wird damit den südöstlichen Eisenbahnen Russlands eine sehr grosse Arbeitsleistung, die sich auf einige Herbstmonate konzentrirt, zugemuthet, die um so schwieriger zu bewältigen ist, als zur selben Zeit die neuen Ernten zur Beförderung gelangen.

Eisenbahn-Personenverkehr.

Ueber den Personenverkehr in Russland erhalten wir einige interessante, auf authentischem Material beruhende Mittheilungen. Danach ist im allgemeinen der Personenverkehr noch wenig entwickelt. Während z. B. 1887 die Französischen Eisenbahnen einen Verkehr von 218 Millionen Reisenden aufwiesen, hatte das mehr als 3 Mal so stark bevölkerte Russland im Jahre 1888 nur 43 Millionen Eisenbahnreisende. Hierbei ist aber zu erwägen, dass je 100 Reisende in Frankreich durchschnittlich für 3 000 Werst Fahrt bezahlen, in Russland aber für 10 000 Werst, so dass 43 Millionen Russischer Reisende den Eisenbahnen dieselben Einnahmen geben, wie in Frankreich 140 Millionen Französischer Reisende. Die Russischen Eisenbahnen könnten den Personenverkehr leicht noch um ein Beträchtliches steigern, wenn sie mehr für die schnelle Beförderung des reisenden Publikums thun wollten, in dieser Beziehung steht es aber in Russland noch recht schwach. Die schnellsten Kurierzüge zwischen St. Petersburg und Moskau, St. Petersburg und Wershbolowo, Odessa und Kiew fahren 41—43½ Werst in der Stunde, die sonstigen „Kurierzüge" gar nur 32—39 Werst. Die grösste Geschwindigkeit der Postzüge, beträgt 30—35 Werst, in vielen Fällen sogar 20, 19, 17 und selbst nur 16 Werst in der Stunde. Von 296 Marschrouten des direkten Verkehrs zwischen den grösseren Städten Russlands in Entfernungen bis zu 2 400 Werst beträgt die Zuggeschwindigkeit in der Stunde:

in	23	Fällen	weniger als	20	Werst
„	107	„	„	25	„
„	99	„	„	30	„
„	56	„	„	35	„
„	5	„	„	40	„
„	6	„	„	40—43½	Werst.

Was bedeuten solche Zuggeschwindigkeiten denen Englands, Deutschlands usw. gegenüber? Russland braucht aber vielleicht dringender als andere Länder eine beschleunigte Fahrt mit Rücksicht auf die grossen Entfernungen, die überwunden werden müssen.

Projektirte Eisenbahn nach Sserach.

Das Projekt einer Zweigbahn von der Station Duschak der Transkaspi-Eisenbahn nach der Stadt Sserach an der Grenze Persiens und Afghanistans liegt augenblicklich dem Kriegsministerium zur Prüfung vor. Die Länge der Bahn ist auf 325 Werst veranschlagt. Ausser strategischen Zwecken wird der Bau mit der Verstärkung des Russischen Exports nach Persien und mit der Entwickelung der Baumwollenkultur in dem Gebiet motivirt.

Aenderung von Stationsnamen.

Die Station „Bar" der Wolotschiskischen Zweigbahn der Südwestbahn ist mit Genehmigung des Ministers der Verkehrsanstalten in „K o m a r o w z i" umbenannt worden.

Koslow-Woronesch-Rostower Eisenbahn, Generalversammlung.

Die Generalversammlung der Koslow-Woronesch-Rostower Eisenbahn, welche am 14. Juni d. J. stattgefunden, bestätigte zunächst den Rechenschaftsbericht für das Jahr 1890, sowie den Bericht der Direktion über die Verwendung von 465 000 R., welche das Ministerium zu Erweiterungsbauten à Conto einer Obligationenanleihe angewiesen hat; ferner beschloss die Versammlung, 15 Lokomotiven aus den Beständen der Regierung zu acquiriren und genehmigte endlich 300 000 R. zum Bau von Güterschuppen usw.

Orel-Grjäsi-Eisenbahn, Generalversammlung.

Die Generalversammlung der Aktionäre der Orel-Grjäsi Eisenbahngesellschaft bestätigte den Rechenschaftsbericht für das Jahr 1890 und den Bericht über die Verausgabung des Betrages von 203 000 R. für Erweiterungsbauten. Dieselbe beschloss, 22 achträdrige Lokomotiven, welche bisher miethweise sich auf der Bahn befanden, und 250 Güterwagen von der Staatsregierung anzukaufen, ferner 20 443,97 R. von den Ausgaben des Jahres 1890 dem Reservekapital zur Last zu bringen usw.

Die Saharabahn.

Die Nachrichten über die Saharabahn fliessen seit einiger Zeit so spärlich, dass man meinen sollte, das Unternehmen stehe im Begriff ganz einzuschlafen. Keineswegs! Man ist sich bei den weit auseinander gehenden Wünschen der drei Departements Algeriens noch nicht klar darüber, welche der zahlreichen vorgeschlagenen Richtungslinien man wählen soll, und ausserdem möchte man durch dieses Unternehmen ausserordentliche politische Vortheile erringen. Bei dieser Sachlage erscheint es angezeigt zu untersuchen, welche Aussicht auf Verwirklichung die einzelnen Entwürfe haben und welche Bedeutung deren Verwirklichung für die Deutsche Kolonie Kamerun hat.

Die vom Departement Oran befürwortete Linie würde zunächst die im Betriebe befindliche Französisch-Algerische Bahn benutzen, die von dem Mittelmeerhafen Arsew ausgeht, die Eisenbahn Algier-Oran in Perrégaux schneidet und über Aïn-Thizy, Saïda, Kralfallah, Modzbah sowie Mecheria nach Aïn-Sefra, in der an der Marokkanischen Grenze gelegenen Oase der Uled-Sidi-Scheich, führt. Von Aïn-Sefra würde sich die Linie,

den Grossen Atlas übersteigend, nach der von vielen Karawanen besuchten Oase Figig wenden, dann dem Laufe des nur während der Regenzeit Wasser führenden Wed-Msaud folgen und so die fruchtbaren und volkreichen Oasen Tafilalet, Gurara, Tuat und Tidikelt in ihren Verkehrsbereich ziehen. Bei Tuarit (wo sich die von Fes und von Algier kommenden Karawanenstrassen vereinigen, um gemeinschaftlich durch die Wüste nach Timbuktu zu führen), würde die Linie den genannten Flusslauf verlassen und über In-Zize, El-Azaut und Mabruk bis Timbuktu bezw. dessen Nigerhafen Kabara der vereinigten Karawanenstrasse folgen. Diese von Aïn-Sefra bis Timbuktu rund 2000 km messende Hauptlinie würde eine etwa 2000 km lange Zweigbahn nach dem Tsadsee und eine ebenso lange Zweigbahn nach der Senegalmündung entsenden. Die Zweigbahn nach dem Tsadsee soll entweder zwischen El-Azaut und Mabruk von der Hauptlinie abbiegen und am Wüstensaume über Zinder nach Kuka führen oder aber schon von Tuarit aus abbiegen und über Timissao und Agades nach Kuka gehen. Die Senegal-Zweigbahn soll von Timbuktu über Joaru, Sansandig und Segu (Sikoro) am linken Ufer des Niger bis Bamako aufwärts steigen, dann die Wasserscheide zwischen Niger und Senegal überschreiten und bei der Feste Kita den Bachoy, einen Nebenfluss des Senegal erreichen. Im Bachoythale würde die Bahn am rechten Ufer bis Badumba an der Einmündung in den Senegal hinabsteigen, dann dem linken Senegalufer über Bafulabe, Diamu, Kayes und Bakel bis St. Louis an der Mündung folgen, wo sich die von 1883 bis 1885 eröffnete Bahn nach Dakar am Kap Verde anschliesst. Von dieser Senegal-Zweigbahn ist die Strecke Kayes-Diamu (54 km) seit 1884 in Betrieb genommen, für die Strecke Diamu-Bamako (469 km) wurde die Anfertigung der Vorarbeiten durch Gesetz vom 24. Dezember 1879, für die Strecke Kayes-Bakel (170 km) durch Gesetz vom 4. April 1882 genehmigt; indessen ist später wegen Verweigerung der Mittel seitens der Kammer von der Verfolgung dieses Planes Abstand genommen worden.

Die Vortheile dieser Westlinie, die ebenso wie die Bahn Arsew-Aïn-Sefra 1,10 m Spurweite und auf eisernen Querschwellen ruhende Schienen von 25 kg erhalten soll, bestehen darin, dass sie von allen Verbindungen zwischen Algerien und dem Sudan die geringste Länge bietet, dass von dieser Länge noch etwa die Hälfte gut angebaute und verhältnissmässig volkreiche Gegenden berührt und dass auch nach Eintritt in die Wüste an verschiedenen Stellen unter- oder oberirdisch Wasser gefunden wird. Diesen Vortheilen stehen aber gewichtige Nachtheile gegenüber; zunächst gehören (wenigstens nach Deutschen Karten) die Oasen Figig, Tafilalet, Gurara, Tuat und Tidikelt sowie überhaupt das ganze Bett des Wed-Msaud zum Marokkanischen Reiche. Mögen die auf diesen Oasen wohnenden Araberstämme vielleicht auch in ganz losem Abhängigkeitsverhältniss von Marokko stehen oder auch ein solches Verhältniss gar nicht anerkennen, sicherlich würde sich in Spanien und wahrscheinlich auch in Italien und England eine gewaltige Aufregung der Gemüther bemächtigen, wenn sich Frankreich wirkliche oder vermeintliche Uebergriffe gegen Marokko gestatten wollte. Alsdann hat die Ausführung dieses Entwurfs zur stillschweigenden Voraussetzung, dass die Verbindung Algeriens mit Timbuktu und Senegambien als die Hauptsache betrachtet wird, während die Zweigbahn nach dem Tsadsee und deren Verlängerung nach dem Französischen Kongogebiet, von der später noch die Rede sein wird, erst in zweiter Linie kommt.

Für diese Westlinie, mit welcher sich besonders der Bergwerks-Oberingenieur Pouyanne in Algerien beschäftigte, sind Vorarbeiten und ein allgemeiner Entwurf von den Ingenieuren Mauger und Fausset angefertigt worden. Wie man sich die Durchführung dieses Unternehmens denkt, geht aus einem von den Abgeordneten Bartissol, Contreadmiral Vallon, Delpech, Vilar und Durand-Savoyat am 16. Juli 1890 eingebrachten Antrag hervor, welcher lautet: „Die Kammer fordert die Regierung auf zur Vorlage 1. eines Gesetzentwurfs, betreffend den unverzüglichen Bau der Eisenbahn von Aïn-Sefra nach Timbuktu mit späteren Abzweigungen nach dem Senegal und nach dem Tsadsee, 2. eines Gesetzentwurfs, betreffend die Verstaatlichung der Algerischen Bahnen, um die Baukosten der Saharabahn zu decken.“ Dass sich durch Verstaatlichung der Algerischen Bahnen nicht unerhebliche Ersparnisse erzielen lassen würden, scheint aus dem in Nr. 7 S. 68 d. Ztg. mitgetheilten Bericht über die Zinszuschüsse für die Algerischen Bahnen hervorzugehen.

Das Departement Algier fordert eine Linie, die von Algier ausgeht, bis Blida (51 km) die bestehende Bahn Algier-Oran benutzen soll, von Blida über Berruaghia nach Boghari am Wed-Scheliff führt, von dort entweder im Schelifthale oder in der Richtung der Karawanenstrasse zum Grossen Atlas ansteigt, diesen überschreitet und von Laghuat am Wed-Dschedi über El-Goléa der Karawanenstrasse bis zur Oase Tuat folgt, um von dort mit der erstgenannten Linie bis Timbuktu zusammenzufallen. Diese Linie würde ebenfalls den Nachtheil haben, dass sie südlich von El-Goléa bis zur Oase Tuat auf Marokkanischem Gebiet läuft und dass ihre Länge 2570 anstatt 2000 km beträgt, da einerseits Algier von dem Vereinigungspunkt Tuat weiter entfernt ist als Arsew und weil andererseits die Strecke über die zwischen dem Kleinen und Grossen Atlas liegende Hochebene, welche sich bei der ersten Linie schon seit Jahren im Betriebe befindet, erst vollständig gebaut werden muss. Die Anfangsstrecke Blida-Berruaghia ist zwar der Westalgerischen Eisenbahngesellschaft bereits durch Gesetz vom 31. Juli 1886 konzessionirt worden und für die Strecke Berruaghia-Boghari hat diese Gesellschaft die Erlaubniss zur Anfertigung von Vorarbeiten erhalten, aber soweit bekannt ist der Bau noch nicht in Angriff genommen worden.

Vorarbeiten und ein Entwurf sind für diese Linie bereits im Jahre 1876 durch den Ingenieur Duponchel in Montpellier angefertigt worden; der Generalrath des Departements Algier fordert indessen keineswegs die von Duponchel vorgezeichnete Linie, sondern empfiehlt zunächst die Aussendung von Eingeborenenkarawanen zur Erforschung der Sahara und zur Aufsuchung der besten Verbindung zwischen Algerien und dem Sudan; er will sich nämlich weder für die schon genannte direkte Linie nach Timbuktu noch für die später zu erwähnende direkte Linie nach dem Tsadsee (mit welcher die Strecke Algier-Laghuat durch Weiterführung über Ghardaia nach Wargla verbunden werden kann) aussprechen, sondern es kommt ihm lediglich darauf an, dass Algier der Ausgangspunkt der Saharabahn wird, wie es bisher Ausgangspunkt der Hauptkarawanenstrassen nach dem Senegal und nach dem Tsadsee ist.

Die vom Departement Konstantine geforderte Linie soll zunächst die bestehende Linie der Ostalgerischen Eisenbahngesellschaft vom Seehafen Philippeville über Konstantine und El-Guerrah nach Biskra in der am Südabhang des Grossen Atlas gelegenen Zibanoase benutzen. Von Biskra soll die Linie längs des Schott Melric über Tugurt der Karawanenstrasse bis Wargla folgen, bald hinter Wargla die Karawanenstrasse verlassen und neben dem trocken liegenden Bette des Wed-Igharghar durch Flugsand unter Berührung von El-Biodh und Sauja Temassinin bis zum Bergland Amgid emporsteigen. In Amgid würde sich die Linie theilen und den einen Arm durch das Gebiet der räuberischen Tuaregs über Amadrhor nach Bir-el-Gharama entsenden, wo 1880 Oberst Flatters mit seinem Forschungszuge von ihnen niedergemetzelt wurde. Alsdann soll sich die Linie wieder der Karawanenstrasse nähern, Bir Asiu berühren und in gerader Richtung nach Kuka führen. Der andere Arm würde von Amgid etwa über Timissao führen, westlich das Hochland von Ahaggar sowie dasjenige von Adghagh umgehen und den Niger bei Burom, wo sich der Strom nach Südwesten wendet, erreichen. Die Länge der Linie beträgt von Biskra bis Kuka etwa 3050 km, von Biskra bis Burom etwa 2800 km.

Diese Linie legt nicht das Hauptgewicht auf die Verbindung von Algerien mit Senegambien, sondern auf die Verbindung von Algerien mit dem Kongogebiet, indem man darauf rechnet, vom Kongo im Hinterlande der Deutschen Kolonie Kamerun bis zum Tsadsee eher vordringen zu können, als Deutschland sich am Tsadsee festgesetzt hat. Das Deutsch-Französische Abkommen vom Dezember 1885 bezeichnet zwar den 2. Grad nördlicher Breite als Grenze zwischen dem Französischen Kongo- und dem Deutschen Kamerungebiet; der Franzose Cholet ist aber 1890 bis über den 4. Grad nördlicher Breite vorgerückt und hat dort einen Posten zurückgelassen. In diesem Jahre ist nun der Franzose Fourneau noch über diesen Punkt hinausgegangen. Es ist klar, dass eine Verbindung von Algerien über den Tsadsee mit dem Kongo nicht von wirthschaftlicher Bedeutung ist, denn eine etwaige Deutsche Eisenbahn von Kamerun nach dem Tsadsee würde bei ihrer vergleichsweise geringen Länge dem Französischen Unternehmen unbedingt überlegen sein, sondern hauptsächlich von politischer Bedeutung, weil die Machtmittel Frankreichs am Kongo ungleich schneller und nachhaltiger zur Wirkung kommen, wenn ein Schienenpfad von etwa 5000 km die Mittelmeerküste mit dem Kongo verbindet, als wenn der Verkehr zwischen Mutterland und Kolonie allein auf das Meer angewiesen wäre. Muss man es unter solchen Umständen nicht als den Gipfel der Unverfrorenheit bezeichnen, wenn ein Französisches Blatt („Finance Nouvelle“) den Vorschlag einer ununterbrochenen Eisenbahnverbindung von Algerien bis zur Kapstadt, deren Kosten gemeinschaftlich von England, Deutschland, Frankreich, Italien, Spanien, Portugal, dem Kongostaat, den Bauern-Republiken und der Türkei zu bestreiten sein würden, macht. Ein jedes wirthschaftliche Eisenbahnunternehmen in Afrika kann noch Jahrzehnte lang nur eine Einbruchslinie, die von der Küste ins Innere führt, sein; jede andere Linie hat nicht wirthschaftliche, sondern politische Zwecke und die Verbindung Algerien-Kapland würde fast nur Frankreich Vortheil bringen, Deutschland aber sogar Nachtheil.

Dem Vortheil, dass die Entfernung von Biskra nach dem Tsadsee um etwa 900 km geringer ist als von Aïn-Sefra und dass dadurch die Verlängerung nach dem Kongo begünstigt

wird, stehen indessen auch grosse Nachtheile gegenüber. Die Linie muss südlich von Wargla die Gegend der Sandhügel und des Flugsandes, alsdann südlich von Amgid das Gebiet der raub- und mordgierigen Tuaregs durchziehen; sie findet ferner erst nach kostspieligen Tiefbohrungen Wasser und kann schliesslich nach dem Verlassen von Biskra bei der Unbewohnbarkeit des durchzogenen Gebiets erst am Tsadsee wieder auf irgend welchen Verkehr rechnen. Ausserdem ist aber die Verbindung nach dem Senegal um 800 km länger als die von Ain-Sefra ausgehende und — was noch schwerer wiegt — sie endigt nicht in der volkreichen Handelsstadt Timbuktu, sondern in dem unbedeutenden Burom. Die allgemeinen Vorarbeiten sind für diese Linie von dem Ingenieur G. Rolland und dem General Philebert angefertigt. Ursprünglich hatte man ein Decauvillegeleis von 60 oder 75 cm Spurweite in Aussicht genommen; die Verfasser scheinen aber zu der Ueberzeugung gekommen zu sein, dass bei einer so schmalen Spurweite die Fahrbetriebsmittel den Wüstenstürmen nicht genug Widerstand entgegenzusetzen vermögen und haben daher neuerdings die Meterspur in Aussicht genommen. Am meisten dürfte vielleicht die Berechnung Rolland's überraschen, nach der die Bahn sofort nach Eröffnung bis zum Tsadsee ihr Anlagekapital zu verzinsen imstande sein wird.

Trotz vielfacher Einwendungen, welche gegen die von Biskra ausgehende Linie erhoben werden, scheint diese doch diejenige zu sein, welche die grösste Aussicht auf Verwirklichung hat; zumal sich ein von der Regierung eingesetzter ausserparlamentarischer Ausschuss im Oktober 1890 wegen der möglichen internationalen Verwickelungen gegen die von Aïn-Sefra ausgehende Linie ausgesprochen und die baldige Ausführung der Linie Biskra-Kuka als wünschenswerth, die Verbindung mit dem Senegal aber als aufschiebbar bezeichnet hat.

Unter den zahlreichen Angeboten, die dem Minister der öffentlichen Arbeiten aus Anlass der Saharabahn gemacht worden sind, bedarf dasjenige der Einschienenbahn-Gesellschaft (Société du Monovail) der Erwähnung. Diese Gesellschaft ist der Meinung, dass zur Durchquerung der Sahara später allerdings eine doppelschienige Bahn erforderlich ist, dass es aber zur Aufsuchung der besten Richtungslinie zu empfehlen sei, zunächst eine Einschienenbahn, die leicht wieder aufgenommen und anderwärts verlegt werden kann, vorzustrecken. Die Gesellschaft erbietet sich, eine solche Bahn einschl. Fahrbetriebsmittel vollkommen betriebsfähig hergestellt für noch nicht 35 000 Frcs. für das Kilometer zu liefern und glaubt mit Hilfe von 2 Sappeurcompagnien täglich 8—10 km fertigstellen zu können. Kr.

Bücherschau.

Dr. Koch's Handbuch für den Eisenbahn-Güterverkehr. I. Theil: Eisenbahn-Stationsverzeichniss der dem Vereine Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörigen, sowie der übrigen im Betriebe oder Bau befindlichen Eisenbahnen Europas unter Angabe der Adressen der Eisenbahn- und Stationsverwaltungen sowie der leitenden Bahnbeamten, der Entfernungen der Stationen unter einander, der Abfertigungs- und sonstigen Befugnisse derselben im Eisenbahn-Gütertransporte sowie ihrer geographischen und politischen Lage. 22. Auflage. August 1891. Verlag von Barthol & Co. (W. Lobeck). Preis 7 ℳ 50 ₰

Soeben ist die 22. Auflage des genannten Werkes, welches für 1891 vollständig umgearbeitet worden ist, erschienen. Dieselbe gibt den Stand des Europäischen Eisenbahnnetzes zum 1. Juli d. J. (bezw. in den beigefügten Nachträgen, soweit solche bis zum 1. August von den betreffenden Bahnverwaltungen mitgetheilt wurden, bis zu letzterem Zeitpunkte) an.

Aus dem ergänzten Adressenverzeichnisse der Bahnverwaltungen sowie aus den Angaben über die seit dem Erscheinen der letzten Auflage in Europa eröffneten Bahnlinien, deren Stationsverhältnisse in dem Werke berücksichtigt worden, ist zu ersehen, wie bedeutend und umfangreich die Aenderungen in der neuen Auflage gewesen sind.

Die Anordnung des Stoffes im geographischen Theil ist — unter Einfügung der neuen Bahngebiete — im wesentlichen dieselbe geblieben, wie in der letzten (21.) Auflage.

Den Mittelpunkt dieser eisenbahngeographischen Darstellung bilden selbstverständlich die Stationen, deren Betriebsvorrichtungen, Entfernungen, Verkehrsbeziehungen, geographische und politische Lage, sowie ferner deren Verhältnisse zu den an den Stationen gelegenen Telegraphen-, Post- und Zollämtern. Dieser Theil des Werkes ist zweifellos der werthvollste, da die Bahnverwaltungen Deutschlands, Oesterreich-Ungarns und der angrenzenden Länder nach dem vom Verfasser aufgestellten System die hier gebotenen genauen Angaben auch in diesem Jahre geliefert haben, welche nach sorgsamster Revision des Satzes zum Abdruck gebracht wurden.

In dem angehängten genauen alphabetischen Stationsregister findet sich zum Zwecke des raschen Gebrauchs angegeben, an welcher Bahn jede Station liegt und inwieweit deren Güterverkehr beschränkt ist usw. Die bei der vorigen Auflage durchgeführte Vervollständigung des alphabetischen Stationsregisters durch Beifügung der Seitenzahl des geographischen Theils des Stationsverzeichnisses hinter den Deutschen und Oesterreichisch-Ungarischen Stationsnamen ist, da sich dieselbe als praktisch bewährt hat, in der 22. Auflage des Werkes beibehalten worden. Ferner ist durchgängig wie bisher die Nummer wiederholt, welche jede Station in dem vorangehenden geographischen Theil erhalten hat. Dieser Theil gibt das Mittel an die Hand, nicht nur sofort festzustellen, welchem Bahngebiet die fragliche Station angehört usw., sondern sich auch über die übrigen Verhältnisse jeder Station schnell zu unterrichten.

Personalnachrichten.

Baurath Kirn †.

Am 11. August verstarb in Meiningen der Direktor der Werra-Eisenbahn, Herr Baurath Kirn, infolge eines Herzleidens.

Geboren zu Mannheim im Jahre 1841, erreichte der Verstorbene nur ein Lebensalter von 50 Jahren. Er war am 1. April 1874 aus seiner damaligen Stellung als Abtheilungsingenieur der Badischen Staatsbahnen in den Dienst der Werra-Eisenbahngesellschaft übergetreten, bei welcher er zuerst die Stelle eines Bau- und Betriebsinspektors bekleidete, bis ihn das Vertrauen des Verwaltungsrathes und der betheiligten Staatsregierungen am 1. August 1886 zu dem verantwortungsvollen Amte des alleinigen Direktors berief, dem er mit grosser Sachkenntniss und ungewöhnlicher Pflichttreue vorgestanden hat.

Der frühe Tod dieses durch die edelsten Charaktereigenschaften ausgezeichneten Mannes wird sehr betrauert, und es wird die Kunde davon auch in weiteren Kreisen Theilnahme erwecken.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Nach einer Mittheilung der Generaldirektion der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft ist die an der Linie Pragerhof-Budapest zwischen den Stationen Nyék und Martonvásár belegene Haltestelle Pettend am 1. d. Mts. für den Personenverkehr eröffnet worden.

Berlin, den 18. August 1891. (1631)
Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

Am 1. September d. J. wird der zwischen den Stationen Gelnhausen und Wächtersbach der Strecke Frankfurt am Main-Göttingen gelegene Haltepunkt Wirtheim für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. (1632)

Frankfurt a/M., den 13. August 1891.
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Thüringisch - Bayerischer Güterverkehr. Im Anschluss an unsere Bekanntmachung vom 9. Juli d. J. bringen wir zur Kenntniss, dass der am 1. September d. J. in Kraft tretende Thüringisch-Bayerische Gütertarif zum Preise von 0,90 ℳ für das Stück von den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen bezogen werden kann.

Erfurt, den 15. August 1891. (1633)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Magdeburg. Mit dem 1. Oktober d. J. gelangen die von den Stationen Aschersleben, Egeln, Schönebeck, Stassfurt und Vienenburg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg nach verschiedenen diesseitigen Stationen bestehenden Ausnahmesätze für Kalirohsalze zur Aufhebung und treten vom genannten Tage ab an deren Stelle die Sätze des Aus-

nahmetarifs 15 für geringwerthige Massenartikel.

Nähere Auskunft hierüber ertheilt das diesseitige Verkehrsbüreau. (1634)

Frankfurt a/M., den 15. August 1891.

Königliche Eisenbahndirektion.

Im Westdeutschen Verbande kommt mit Gültigkeit vom 20. August d. J. für Erde, gewöhnliche, Kies, Grand, Sand, auch Schlackensand, Mergel, Lehm, Thon (nur lose oder in Säcken verpackt), Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin), Pfeifenerde, Schlick, Schlamm aus Flüssen und Kanälen in Ladungen von mindestens 10000 kg zwischen Heldenbergen-Windecken und Isenburg ein Ausnahmefrachtsatz von 0,16 ℳ für 100 kg zur Einführung.

Hannover, den 12. August 1891. (1635)

Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch - Französischer Verband. (Verkehr über Elsass - Lothringen.) Mit Ergänzungsblatt vom 1. September d. J. wird die Station Melsungen der Königl. Eisenbahndirektion Erfurt in den Theil IIa vom 15. August 1891 einbezogen. Weitere Auskunft ertheilen die Verbandsverwaltungen.

Strassburg, 12. August 1891. (1636)

Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Böhmisch-Norddeutscher Braunkohlenverkehr. Am 1. September d. J. tritt der Tarifnachtrag VII in Kraft. Dieser enthält im wesentlichen neue und abgeänderte Frachtsätze für Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Erfurt und Magdeburg, sowie der Weimar-Geraer Bahn.

Insoweit vereinzelt geringfügige Erhöhungen vorkommen, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 14. Oktober d. J. in Gültigkeit.

Abdrücke des Nachtrags sind durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen zu beziehen.

Dresden, den 13. August 1891. (1637)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 2. Am 17. August d. J. wird die Station Bayreuth mit folgenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif 23 für Bier zur Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern einbezogen:

von Bayreuth nach		
Dresden-Elbkai (Alt- und Neustadt) .	a) 2,07	b) 1,83
Riesa-Elbkai . .	a) 1,96	b) 1,73

Mark für 100 kg.

Dresden, am 13. August 1891. (1638)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Staatsbahnverkehr Hannover-Magdeburg. Am 15. d. Mts. gelangen im vorbezeichneten Verkehre direkte Frachtsätze für Eil- und Frachtgüter für die Station Brake-Schildesche zur Einführung, über deren Höhe die Abfertigungsstellen Auskunft ertheilen.

Magdeburg, den 13. August 1891. (1639)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Binnen-Gütertarif des Direktionsbezirks Breslau. Am 1. Oktober 1891 treten die auf Seite 110 und 115 des Gütertarifs für den Binnenverkehr des Direktionsbezirks Breslau enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 für rohe Steine nach Breslau Oderhafen ausser Kraft. An deren Stelle treten, insoweit nicht der Ausnahmetarif 15 für Wegebaumaterialien Platz greift, die regelrechten Frachtsätze des Spezialtarifs III.

Breslau, den 14. August 1891. (1640)

Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 20 d. Mts. ab wird die Station Mocker des Eisenbahn - Direktionsbezirks Bromberg in den im Staatsbahn-Gütertarif Köln (linksrheinisch) - Bromberg vom 1. Mai 1889 bestehenden Ausnahmetarif 5b für Eisen des Spezialtarifs II einbezogen.

Der Frachtberechnung werden die um 0,01 ℳ für 100 kg erhöhten Frachtsätze für die Station Thorn zu Grunde gelegt.

Köln, den 19. August 1891. (1641)

Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Steinkohlen- etc. Verkehr zwischen Rheinisch-Westfälischen Stationen und Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Hannover etc. Am 1. September d. J. tritt der Nachtrag 8 zu dem vom 10. März 1887 ab gültigen Ausnahmetarife für Steinkohlen etc. in Ladungen von je 10000 kg in Kraft.

Derselbe enthält anderweite Frachtsätze für die Stationen Annen Rh., Hörde Rh., Löttringhausen, Unna-Königsborn, Wickede-Asseln und für die Zeche Hannover, sowie Berichtigungen.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den Güterabfertigungsstellen zu haben.

Köln, den 12. August 1891. (1642)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Ostpreussisch-Bayerischer Güterverkehr. Am 1. Oktober d. J. tritt an Stelle des Ostpreussisch-Bayerischen Gütertarifs vom 1. Oktober 1885 nebst Nachträgen, jedoch mit Ausnahme der darin enthaltenen Frachtsätze für Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau, ein neuer Tarif in Kraft, welcher theils Frachtermässigungen, theils Frachterhöhungen enthält.

Auskunft über die Höhe der neuen Frachtsätze ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Erfurt, den 14. August 1891. (1643)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Stettin - Schlesisch/Märkisch - Sächsischer Verband. Am 1. September d. J. treten nachverzeichnete Tarifnachträge in Kraft:

a) Nachtrag III zum Gütertarif, Heft Nr. 1;
b) Nachtrag III zum Gütertarif, Heft Nr. 2;
c) Nachtrag III zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren.

Die Nachträge unter a) und b) enthalten im wesentlichen Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den neu aufgenommenen Stationen Rüssen und Schöna der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, Dolgelin, Kurzig, Schermeisel, Schleife und Tempel des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin und Wahrenbrück des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, ferner abgeänderte Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Betsche, Birnbaum, Bobelwitz, Kwiltsch, Lubosch, Lubosin, Meseritz, Pinne, Politzig, Polko, Pruschim und Wierzebaum des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin, sowie Ausnahmefrachtsätze für Pflastersteine und geschlagene Steine zum Strassenbau von verschiedenen Sächsischen Stationen und für Braunkohlen, Braunkohlenkoks und Braunkohlenbriquets ab Bitterfeld.

In dem unter c) bezeichneten Nachtrage sind Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den neu aufgenommenen Stationen Beucha, Borsdorf und Liebertwolkwitz der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen und Neumarkt des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin enthalten.

Abdrücke obiger Nachträge sind bei den betheiligten Güterexpeditionen käuflich zu erlangen.

Dresden, am 13. August 1891. (1644)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Septbr. d. J. treten für die Beförderung von Eisenbahnschwellen direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6b zwischen Drösing, Dürnkrut und Hohenau einerseits und Löbau andererseits in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 14. August 1891. (1645)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Theil III. Am 1. September d. J. tritt der Nachtrag XI zum Verbandstarif Theil III vom 1. September 1887, enthaltend ermässigte Ausnahmesätze für frisches Obst und die seit 22. Juni d. J. gültigen Frachtsätze des Klassentarifs zwischen Branik-Hodkovicky und Berlin in Kraft. Abdrücke dieses Nachtrages können von den Endverwaltungen kostenfrei bezogen werden.

Breslau, den 15. August 1891. (1646)

Namens der Verbandverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Frankfurt a. M., Hohenebra-Ebeleber und Kerkerbach-Eisenbahn. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. ab kommt für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Frankfurt am Main ein neuer Lokalgütertarif zur Ausgabe, welcher wie bisher auch die Sätze für den Verkehr mit der Hohenebra-Ebeleber und der Kerkerbach-Eisenbahn enthält.

Durch diesen Tarif wird der bisherige gleiche Tarif vom 15. August 1888 nebst Nachträgen aufgehoben.

Der neue Tarif enthält neben vielfachen Ermässigungen einige unwesentliche Erhöhungen. (1647)

Frankfurt a. M., den 14. August 1891.

Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Kohlenverkehr. Am 1. September d. J. tritt zu dem vom 1. April d. J. ab gültigen Tarifheft 7 sowie zu dem Ausnahmetarife für den Kohlenverkehr von der Station Simpelveld der Grossen Belgischen Centralbahn nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrhein.) je ein Nachtrag I in Kraft, enthaltend anderweite, theilweise ermässigte Frachtsätze im Verkehr mit den Stationen Alsdorf, Höngen, Morsbach und Würselen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrhein.) sowie Berichtigungen.

Abdrücke der Nachträge sind bei den Güterabfertigungsstellen zu haben.

Köln, den 14. August 1891. (1648)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 2. Mit Gültigkeit vom 20. August d. J. kommen die nachverzeichneten ermässigten Frachtsätze des Ausnahmetarifes 3 für Holz des Spezialtarifes II zur Einführung:

Eisenstein-Liebertwolkwitz	1,23	ℳ
Gotteszell- „	1,35	„
Ludwigsthal- „	1,26	„
Regen- „	1,31	„
Zwiesel- „	1,28	„

für 100 kg.

Dresden, am 14. August 1891. (1649)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Oberschlesischer Kohlentarif nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn etc. vom 1/10. 1887. Einführung eines Nachtrags VII. Mit 1. September 1891 tritt zum rubrizirten Tarife ein Nachtrag VII in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

1. Neue Frachtsätze für die Haltestelle Bobrek des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau,
2. die Ausscheidung von Stationen der Böhm. Kommerzialbahnen.

Dieser Nachtrag ist bei der unterzeichneten Direktion und durch die betheiligten Stationen erhältlich.

Wien, am 6. August 1891. (1650)
Die Direktion
der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn
und der K. K. priv. Süd-Norddeutschen
Verbindungsbahn,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Petroleumverkehr aus Galizien. Mit 1. September 1891 tritt für den obigen Verkehr ein neuer Tarif mit ermässigten Frachtsätzen in Kraft, durch welchen der bisherige Tarif vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen aufgehoben wird.

Exemplare des neuen Tarifes sind um den Preis von 50 kr. bei den betheiligten Bahnverwaltungen und den grösseren Verbandstationen erhältlich.

Wien, am 16. August 1891. (1651)
Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Am 17. d. Mts. erscheint ein zweiter gemeinschaftlicher Nachtrag zu den Heften II bis inkl. V des Tarifs für die Beförderung von Gütern, sowie der III. Nachtrag zu dem Tarife für den Transport von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, im diesseitigen Lokalverkehre, vom 1. Juni 1888.

Amsterdam, den 13. August 1891. (1652)
Die Spezialdirektion
der Holländischen Eisenbahngesellschaft.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Oktober 1891 tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck für den Berliner Vorortverkehr einschliesslich des Ring- und Stadtringverkehrs in Kraft. Der Vorortverkehr umfasst die folgenden Bahnstrecken:

Berlin-Fürstenwalde, Berlin-Oranienburg, Berlin-Straussberg, Berlin-Bernau, Berlin-Nauen, Berlin-Wannseebahn-Potsdam und Berlin (Stammbahn)-Potsdam (Wildpark), Berlin-Grosslichterfelde, Berlin-Zossen und Berlin-Königswusterhausen.

Die Fahrpreise des neuen Vorortarifs betragen:

bis zur Entfernung von	in II. Wagenklasse	in III. Wagenklasse
7,5 km . . .	15 ₰	10 ₰
15 „ . . .	30 „	20 „
20 „ . . .	45 „	30 „

Darüber hinaus wird für jedes Kilometer in III. Wagenklasse ein Preis von 3 ₰ angestossen, während die Preise der II. Wagenklasse das 1½ fache der Sätze für die III. Klasse betragen.

Zwischen den Vororten und der Stadt- und Ringbahn gelten für die Bildung der Fahrpreise die gleichen Grundsätze, sofern nicht durch Anstoss der Stadt- und Ringbahntarife an den betreffenden Endbahnhof der Vorortstrecke billigere Ergebnisse erzielt werden. Der zweistufige Tarif der Stadtbahn wird auf den Verkehr der Ringbahn- und Ring-Stadtbahn übertragen.

Diese, gegenüber dem allgemeinen Tarife ermässigten Sätze gelten nur für die Benutzung bestimmt als solcher bezeichneter Vorortzüge für einfache Fahrkarten, während für die Hin- und Rückfahrt besondere Ermässigungen in Vorortzügen nicht gewährt werden. Die auf einzelnen Vorortstrecken bezw. im Ring- und Stadtring-Verkehr bisher gewährten besonderen Begünstigungen, nämlich: Arbeiter-Tageskarten, Tageskarten für Sonntage und Wochentage, Rundfahrkarten durch den Grunewald werden aufgehoben. Die Ermässigungen, welche im allgemeinen Verkehr für Zeitkarten, Schülerkarten, Arbeiter-Wochenkarten und Arbeiter-Rückfahrkarten gewährt werden, bleiben auch für Berliner Vorortzüge bestehen, desgleichen steht die Benutzung der Vorortzüge mit Fahrkarten (auch Rückfahrkarten) des allgemeinen Verkehrs bis auf weiteres frei.

Gepäckbeförderung findet nur zwischen Haltestellen der Vorortzüge statt; Freigepäck wird nicht gewährt, dagegen tritt ein ermässigter Gepäcktarif in Verbindung mit einer erleichterten Abfertigungsart in Kraft.

Hierdurch werden folgende Tarife aufgehoben bezw. durch den Tarif für den Berliner Stadt- und Vorortverkehr ersetzt:

1. Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck und Hunden im Verkehr westlicher Vororte mit der Berliner Stadt- bezw. Ringbahn sowie östlichen Vororten (westlicher Vorortverkehr) vom 1. November 1884. (I A 2 des diesseitigen Tarifverzeichnisses.)
2. Tarif für die Beförderung von Personen und Hunden auf der Berliner Stadt- und Ringeisenbahn, sowie im Stadtringbahn-Verkehr vom 1. Januar 1890. (I A 9 des diesseitigen Tarifverzeichnisses.)

Berlin, den 17. August 1891. (1653MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen am Vorortverkehr betheiligten Königlichen Eisenbahndirektionen.

Die Ausgabe der Anschluss-Rückfahrkarten nach Wien auf den Stationen Ratibor, Gleiwitz, Oppeln, Breslau, Posen und Neisse wird unter gleichzeitiger Aufhebung des bezüglichen Tarifs vom 1. April 1889 mit Ablauf des Monats September d. J. eingestellt.

Breslau, den 19. August 1891. (1654)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

4. Verdingungen.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 15 offenen Niederbordwagen, 5 bedeckt gebauten Güterwagen und 1 Personenwagen II./III. Klasse soll vergeben werden. Angebote sind bis zum 25. August d. J. dahier einzureichen. Die Bedingungen nebst Zeichnungen können gegen frankirte Einsendung von 70 ₰ für die einzelne Wagengattung und von 2,00 ℳ für sämmtliche 3 Gattungen durch unser Sekretariat bezogen werden.

Giessen, den 14. August 1891. (1655)
Gr. Direktion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Ausschreibung auf Lieferung von eisernen Querschwellen, Kleineisenzeug

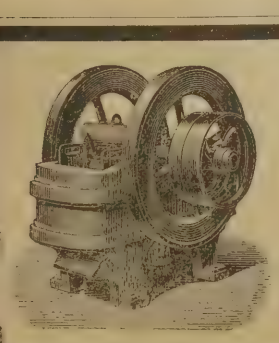
Rudolf Weber, Haynau i/Schlesien
empfiehlt seine anerkannt vorzüglichen
Eisenbahn-Blitz-Draisinen
neuester Construction.
Preis pro Stück 300 Mark.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin.
Kgl. Eisenbahn-Betriebsamt.
Stralsund, d. 23/10. 90.

An Herrn **Rudolf Weber**, Haynau i/Schl.

Auf das gefl. Schreiben v. 12/8. d. J. erwidern wir Ihnen ergebenst, dass die von Ihnen in diesem Jahre bezogenen 3 sogenannten Blitz-Draisinen sich bisher gut bewährt haben. Dieselben verbinden Leichtigkeit, Fahrsicherheit und bequemen Sitz mit leichter Transportfähigkeit. Wir halten diese Draisinen zur Benützung für Streckenrevisionen für wohl geeignet.

gez. Hoos.



Grusonwerk
Magdeburg-Buckau
empfiehlt von seinen Fabrikations-Specialitäten:
Steinbrechmaschinen
in bewährter Construction und solidester Ausführung
zur Herstellung von Strassenschotter.
Die gangbarsten Nummern meist vorräthig.
Hartguss-Brechbacken nach mehr als 600 Modellen.
Ausführliche Kataloge unentgeltlich und postfrei.

und Weichen. Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von:

a) 764,6 t eiserner Querschwellen,
67 „ Unterlagsplatten,
21 „ Klemmplättchen,
20 „ Schienenbolzen und
52 000 Stück federnden Unterlagsringen,

b) 977 t Schienenlaschen,
1 542 „ Unterlagsplatten,
578 „ Kleineisenzeug, bestehend aus Bolzen, Schienennägel und Schwellenschrauben,
293 000 Stück federnden Unterlagsringen,

c) 295 „ Kreuzungs- und einfachen Weichen,

d) 440 „ Flussstahl-Herz- und Kreuzungsstücken,

e) 203 t Weichenzungenschienen,
71 „ Radlenker,

f) 30 „ verschiedene Unterlagsplatten für Weichen

für das Etatsjahr 1892/93 und denselben Mengen für das Etatsjahr 1893/94.

Angebote sind mit entsprechender Aufschrift versehen, bis spätestens zum Verdingungstermine
für a) Mittwoch, den 2. September, Vormittags 11 Uhr,
für b) Mittwoch, den 2. September, Vormittags 11½ Uhr,
für c) bis f) Donnerstag, den 3. September, Vormittags 11 Uhr,
versiegelt und postfrei an das unterzeichnete Büreau, Brüderstrasse 36, einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von 1 ℳ für a), 2,50 ℳ für b, 4 ℳ für c), 2,50 ℳ für d), und je 50 ₰ für e) und f) in Baar oder in Postmarken à 10 ₰ entnommen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 14. August 1891. (1656)
Materialienbüreau.

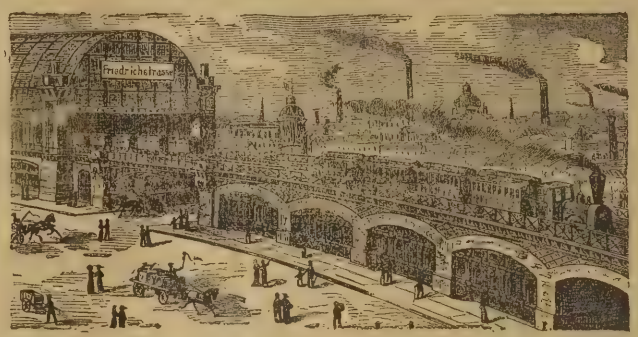
olumbus-Freitreppe
D. R. P.
Columbus-Perron und Trottoir aus Eisen, für Gärten, Wege, Böschungen, Dämme; besonders vortheilhaft für Anlagen in aufgeschüttetem Boden; haltbarer, schöner, 33 % billiger als Steintreppen. Ill. Preisliste kostenfrei.
Richard Hermanns & Co., Elberfeld.

Büsscher & Hoffmann
Eberswalde, Halle a. d. S., Strassburg i. E., Mariaschein i. Böhm.
Filiale: Breslau, Flurstrasse 9.

Einf. und Doppel-Pappdächer; Kiespappdächer; Holzcementdächer.

Guss-Asphalt. — Asphalt Platten. — Fertige Isolirungen etc.

Berliner Stadt-Eisenbahn-Viaduct.



Mittelst unserer Asphaltfilzplatten 100 000 qm Gewölbefläche isolirt.

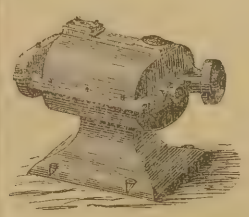
Abdeckung der Gewölbe von Festungen, Brücken, Kellereien u. s. w.

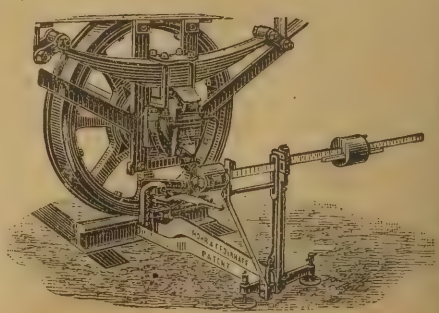
Unsere **Asphaltfilzplatten**, bestehend aus Asphaltschichten mit langfaseriger Einlage, sind das Sicherste und Beste der zur Zeit bekannten Isolirungen und seit langer Zeit zur Abdeckung der Gewölbe von Festungsbauten, Kellereien und namentlich Eisenbahnbrücken p. p. in ausgedehntestem Maasse und mit vorzüglichem Erfolge auch da angewandt, wo sich andere Isolirungen — Gussasphalt, Cement etc. — als unwirksam erwiesen.

Wellbleche in allen Profilen u. Stärken
DÄCHER, HALLEN
vollständige
eiserne Bauwerke
aller Art

Wilh. Tillmanns
Remscheid.
Wellblech-Walzwerk, Verzinkerei u. Brückenbauanstalt.

Mannheimer Maschinenfabrik Mohr & Federhaff, Mannheim
liefert als langjährige Specialität:
Krahnen und Hebevorrichtungen jeder Art.
Dampfkrahnen, Hydraulische Krahnen, Handkrahnen und electrische Krahnen,
Bockkrahnen, Laufkrahnen, Waggonkrahnen.
Patent-Sicherheits-Aufzüge
für Hand-, Dampf-, hydraulischen u. electrischen Betrieb, den neuesten Anforderungen entsprechend. (D. R.-P. 30391.)
Waagen mit und ohne selbstthätigen Billetdruckapparat.
Waggonwaagen, mit und ohne Geleisunterbrechung.
Gepäckzeigerwaagen,
Transportable Locomotiv-Controllwaagen.
Rootsgebläse, Feldschmieden, Schmiedeherde.
Materialprüfungsmaschinen. Zählapparate.





Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 8. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 65. 1891.

Zeitung des Vereins

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 22. August 1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oestern. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk.
pränumerando franklirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Inhalt:

Die elektrische Strassenbahn in Halle.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Die 3 % Prioritätsobligationen d. Oesterreichischen Südbahn.
Eisenbahnkonvention zwischen Ungarn und Rumänien.
Eisenbahnkonzession in Kroatien und Slavonien.
Eröffnung bezw. Erweiterung von Haltestellen.
Aenderung von Stationsnamen.
Das erstjährige Ergebniss des Oesterreichischen Zonentarifes.
Ergebnisse des Ungarischen Zonentarifes.
Getreideausfuhr aus Ungarn.
Zwei Berathungsgegenstände der Direktorenkonferenz.
Freisprechung dreier des Verschuldens eines Zugzusammenstosses angeklagten Bediensteten (Straffall).
Neu-Uniformirung der Eisenbahnbeamten.
Prioritäten der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft.
Beschaffenheit der Oesterreichischen Eisenerzeugnisse.
Die Bruderlade der Kohlenwerke der Kaiser Ferdinands-Nordb.
Börsenbericht.
Holländische Eisenbahngesellschaft:
Betriebseröffnung: Schiedam-Maassluis.
Geschäftsbericht f. d. Jahr 1890.
Die Staatsaufsicht über den Eisenbahnbetrieb in Frankreich.
Aus England:
Bau von Untergrundbahnen in Glasgow.
Fischtransporte der Eisenbahnen.
Urtheile des Reichsgerichts:
Erkenntniss vom 16/11. 1889.
Verschiedenes:
Die Eisenbahnen in Indien.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Berichtigungen.
2. Verkehrswiederaufnahme.
3. Güterverkehr.
4. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Die elektrische Strassenbahn in Halle.*)

Das rege Geschäftsleben in Halle, die räumliche Ausdehnung der Stadt hat schon vor Jahren die Anlage einer Strassenbahn bedingt. Eine zweite Strassenbahn, von der Stadtgemeinde selbst gebaut, ist hinzugekommen und im Herbst 1889 an einen Betriebspächter verpachtet. Man hat also hier das in England übliche System verfolgt, wonach die Gemeinde als Eigenthümerin des Grund und Bodens derartige Anlagen baut, aber nicht direkt betreibt. Es ist dieses eine Maassregel, welche jetzt auch in anderen Städten bei gemeinnützigen Unternehmungen Anwendung zu finden scheint, mit welcher sich auch die Anhänger der Verstaatlichung oder Verstadtlichung des Verkehrsgewerbes einverstanden erklären können. Durch die Uebernahme des Baues, also durch die Schaffung der Anlage, gibt die Stadt einerseits das an dem städtischen Strassenterrain haftende Unternehmen nicht aus der Hand, während sie andererseits sich nicht mit einem neuen Verwaltungsapparat belastet, der nur zu leicht einen schleppenden Geschäftsgang mit sich bringt. Auch übernimmt die Stadt kein Risiko des Betriebes, sondern überlässt dem Pächter alle Einrichtungen desselben, behält sich dagegen auf Fahrplan und Tarif die nöthige Einwirkung vor und sichert sich eine normale Verzinsung des aufgewendeten Baukapitals durch die Pachtabgabe sowie eine prozentuale Betheiligung beim Reingewinn des Betriebsunternehmens.

Die den Namen „Stadtbahn“ führende, der Stadtgemeinde Halle gehörige Strassenbahn, ist an die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft in Berlin verpachtet, welche seit dem 1. Juni 1891 auf dem gesammten Stadtbahnnetz den elektrischen Betrieb nach ihrem System mit oberirdischer Stromzuführung eingeführt hat.

Halle ist die erste Stadt Deutschlands, in welcher der elektrische Bahnbetrieb in grossem Umfange Anwendung gefunden hat. Auf diese Thatsache ist schon mehrfach in der technischen Litteratur, in Vereins- und Festschriften hingewiesen worden und dabei das Vorgehen mit dem Bau elektrischer Bahnen in Nordamerika beleuchtet. Ende 1889 betrug in den Vereinigten Staaten

die Zahl der elektrischen Bahnen	109,
ihre Betriebslänge	922 km,
der Wagenpark	946 Stück.

*) In No. 62 und 63 Jahrg. 1890 d. Ztg. findet sich die erste ausführliche Mittheilung über die elektrische Strassenbahn, insbesondere die damals im Bau befindliche Hallesche Stadtbahn. Jetzt ist die Bahn im regelmässigen Betriebe und dürfte daher eine genauere Darstellung dieses Unternehmens unseren Lesern nicht unwillkommen sein, da elektrische Bahnen in Deutschland noch ziemlich neu sind. D. Red.

Kaum 11 Monate später, d. i. am 17. November 1890, war die Zahl der elektrischen Bahnen 246,
ihre Betriebslänge . . . . . 3 526 km,
der Wagenpark . . . . . 3 830 Stück.

Bei allen zur Anwendung gekommenen Systemen hat sich nur das mit einfacher oberirdischer Stromzuführung — wie solches auch in Halle angewendet ist — als technisch vollkommen und wirthschaftlich richtig bewährt. Es wird bei über neun Zehnteln von allen elektrischen Bahnen verwerthet. Dass wir es mit einer Deutschen Erfindung zu thun haben, welche wir nicht auszunützen verstanden haben, ist wohl allseitig bekannt. Wir erhalten die verbesserte Nutzanwendung unserer Erfindung über Amerika zurück.

Wie sehr durch Eisenbahnen Kosten und Zeit erspart werden, weist das Bauhandbuch durch folgende Tabelle nach:

Beförderungsmittel	Geschwindigkeit in Kilometer für die Stunde	1 km Weg erfordert Minuten	₰	Produkt
Fussgänger	5	12	—	—
Droschke	12	5	30	150
Omnibus	8	8	4	32
Strasseneisenbahn	10	6	4	24
Selbständige Eisenbahn (Sekundärbahn)	30	2	4	8

Der Einheitssatz von 4 ₰ für das Kilometer ist bei den meisten Pferdebahnen der Berechnung der Streckensätze zu Grunde gelegt, wobei die Abrundung auf 5 bezw. 10 ₰ erfolgt. Man fährt also etwa 2,5 km für 10 ₰. In Halle dagegen ist von einer solchen Berechnung nicht die Rede. Hier gibt es nur einen einheitlichen Satz von 10 ₰ und kann man für diesen Satz von dem Betriebs-Anfangspunkte bis zum Endpunkte fahren, von einer Linie auf die andere umsteigen, kurzum, man fährt für 10 ₰ durch ganze Halle. Das in anderen grossen Provinzialstädten ebenfalls mit Erfolg angewendete Zahlkastensystem, wodurch die Schaffner entbehrlich werden, ist auch auf den Halleschen Strassenbahnen eingeführt und ist die Grundlage für die Durchführung des niedrigsten Tarifsatzes gewesen; denn ohne die Verminderung der jedes Strassenbahnunternehmen schwer belastenden persönlichen Ausgaben würde es nicht möglich gewesen sein, den 10 ₰-Satz durchzuführen und dabei eine Wagenfolge von 6 Minuten zu halten, wie sie manche Hauptstadt nicht kennt.

Aber der Pferdebahnbetrieb ist auf die Dauer dieser Aufgabe nicht gewachsen, bei einer neu eingerichteten Strassenbahn um so weniger, da erfahrungsmässig Jahre vergehen, ehe ein solches Unternehmen sich entwickelt und die Verkehrsbedingungen gewonnen werden, welche vorhanden sein müssen, um Einnahmen und Ausgaben in ein richtiges Verhältniss zu einander zu bringen. Ist bei einer Pferdebahn wirklich endlich dieser Zustand erreicht, so bereitet jede nothwendige Vermehrung der Betriebsleistung, so willkommen sie an sich erscheint, wenn der Verkehr sie erfordert, neue Schwierigkeiten, zumal, wenn es sich um die Bewältigung des Verkehrs an einzelnen verkehrsreichen Tagen oder zu bestimmten Tagesstunden handelt. Die Zugkraft des Pferdes ist eine eng begrenzte. Jede Ueberanstrengung ist Thierquälerei und rächt sich durch frühzeitige Entwerthung des Pferdematerials. Es ist bei Verwendung thierischer Zugkraft fast unmöglich, den Anforderungen des Betriebes jederzeit gerecht zu werden; denn keinem Unternehmen kann zugemuthet werden, sich für solche Fälle einen grossen Reservebestand an Pferden zu halten; die Kosten würden die Einnahmen weit übersteigen.

Die Arbeit der Pferde im Strassenbahnbetrieb ist eine sehr harte. Die Thiere werden — verglichen mit jeder anderen Verwendungsart — vor der Zeit aufgebraucht. Bei noch so sorgfältiger Pflege und geschickter Auswahl der Pferderassen ist es kaum möglich, die Pferde immer so zu halten, wie es der Thierfreund fordern muss. Man braucht sich nur zu vergegenwärtigen, dass die pünktliche Durchführung des Betriebes keine Rücksichten auf das Wetter gestattet, dass ansteigende Strecken der Bahn zur Einhaltung des Fahrplanes ebenso schnell zurückgelegt werden müssen, als horizontale, und man wird zugeben, dass, wenn auch die durchschnittliche Tagesleistung der Pferde auf den Deutschen Strassenbahnen nur 23—26 km beträgt, doch den Thieren eine Arbeit zugemuthet werden muss, der sie auf die Dauer nicht gewachsen sind. Deshalb sind auch die Jahre dieser Betriebsweise gezählt und darf mit Sicherheit erwartet werden, dass mit den stets zunehmenden Anforderungen an den Strassenbahnbetrieb, welche der Verkehr stellt, diejenige Betriebskraft sich Eingang verschaffen wird, welche einerseits den Anforderungen des Betriebes in vollkommenster Weise gerecht zu werden verspricht, andererseits auch den Verkehr in den Strassen und das Wohnen in den angrenzenden Häusern nicht beeinträchtigt, wie es beispielsweise beim Dampfbetriebe so leicht vorkommt; denn wenn auch Koksfeuerung für die Lokomotiven vorgeschrieben und angewendet ist, so entwickelt sich doch trotz aller Vorsorge ein belästigender Rauch. Die Zukunftskraft für den Strassenbahnbetrieb ist die Elektrizität und nach dem Vorgehen in den Vereinigten Staaten Nordamerikas auf diesem Gebiete, nach der hohen Entwickelung, welche die Elektrotechnik in Europa — namentlich in Deutschland — genommen hat, darf man mit Sicherheit erwarten, dass in 10 Jahren die Mehrzahl aller Strassenbahnen elektrischen Betrieb haben wird. Die Nordamerikaner erzählen launig, in 10 Jahren würde eine Pferdebahn so selten sein, wie jetzt das Spinnrad unserer Grossmütter.

Wir wissen alle, dass Elektrizität, Magnetismus, Licht und Wärme zu den gewichtslosen Naturerscheinungen zählen. Ein kalter Körper wiegt so viel als ein warmer, ein elektrischer wiegt so viel als ein unelektrischer. Jahrzehnte hindurch war eine praktische Verwerthung von Elektrizität und Magnetismus in ihren Wechselwirkungen im grossen Stil nur durch die Telegraphie vertreten; denn wenn auch nebenbei noch manche andere Nutzanwendungen bestanden, so berührten diese doch Spezialgebiete und kamen im öffentlichen Betriebe nur selten zur Erscheinung. Abgesehen vom Telegraphen- und Signalwesen hatte das grosse Publikum von der Elektrizität die aus den Hörsälen der Professoren gewonnenen, auf den Beweis einzelner Lehrsätze berechneten Vorstellungen oder gar die aus den Schaubuden der Pseudoprofessoren, die dem Besucher die beruhigende Versicherung gaben, dass alles natürlich zugeht Ueber keine andere Naturkraft hat man sich so viele unklare Vorstellungen gemacht, als über die Elektrizität. Was man nicht weiter deuten kann, dass sieht man als elektrisch an!

Mit einem Schlage änderte sich die Sache, als unsere Gelehrten das dynamo-elektrische Prinzip erkannt und daraut den Bau von Maschinen angegeben hatten, mittelst deren zunächst die Erzeugung des für eine den praktischen Anforderungen entsprechende elektrische Beleuchtung und später des für die Kraftübertragung erforderlichen Stromes möglich war. Das angenehme gelbliche Licht des im luftleeren Raume glühenden Kohlenfadens der Glühlampe, das blendende Licht des Lichtbogens der Bogenlampe hat in dem letzten Jahrzehnt den Siegeszug um den Erdkreis gehalten. Die elektrische Beleuchtung ist in der ganzen Welt heimisch geworden. Nicht nur in den Metropolen strahlt das elektrische Licht, auch in kleine, entlegene Orte, in alle Gewerbebetriebe führt es sich ein, es wird von Tag zu Tag mehr Gemeingut für alle und wird die Zeit kommen, wo es zu den gewöhnlichen Erfordernissen eines Komforts gehören wird, den sich der bürgerliche Haushalt gestattet.

Selbstverständlich wird jede Errungenschaft in der praktischen Anwendung der Elektrizität gebührend wissenschaftlich registrirt und werden Formeln aufgebaut und Gesetze abgeleitet, von denen Kandidat Jobs, ehrsamen Angedenkens, behauptet haben würde:

„Den einen Theil niemand verstehen kann,
Den anderen Theil aber verstehet man.“

Es braucht wirklich kein Ignorant oder Böotier zu sein, der vor dem Uebermaass an Wissenschaftlichkeit ein Grauen bekommt und den Weg durch dreifache Integrale scheut, wenn das Endergebniss der endlosen Formeln und Zahlenreihen ein so bescheidenes ist, wie meistens, oder ein so vages, dass man in der Spielerei der vierten Dimension sich gefällt. Aber so geht es bei Erfindungen auf einem Gebiete, dem man eine grossartige Bedeutung für die Zukunft prophezeit. Der Eine hat's unbewusst gedacht, der Andere aus Neugierde gemacht und der Dritte kommt und beweist, dass sich das alles von selbst versteht und so sein muss, oder er kräht wie der Hahn, wenn die Henne ein Ei gelegt hat, und der arglose und unbewusste Erfinder erfährt von dritter Seite, wie schlau er gewesen ist und welchen grossen Dienst er der Wissenschaft geleistet hat.

Der elektrische Strassenbahnbetrieb ist eine der mannigfachen Nutzanwendungen des Prinzips der elektrischen Kraftübertragung. Durch die Centralisirung der Kraftquelle ist es möglich gemacht, dass an jeder Stelle der Bahn dem Wagen die zu seiner jeweiligen Fortbewegung erforderliche Strommenge von bestimmter Spannung zugeführt werden kann. Die zur Ueberwindung des Widerstandes der Bahn benöthigte elektrische Energie erhält der Wagen gleichmässig zugeführt; die Kraft lässt nicht nach, wie z. B. bei der Lokomotive, wenn dieselbe lange Steigungen erklimmen soll, und die Dampferzeugung im Kessel nicht in dem Maasse konstant erhalten werden kann, wie die Arbeitsleistung zur Ueberwindung des Zugwiderstandes, zur Fortbewegung des Zuges mit der festgesetzten Geschwindigkeit bedingt. Dem Motor des elektrischen Wagens dagegen steht an jeder Stelle der Bahn in jedem Augenblicke die zur Umsetzung in mechanische Arbeit benöthigte elektrische Energie zur Verfügung. Bei aufmerksamer Bedienung durch den Führer wird nicht mehr elektromotorische Kraft verbraucht, als der Wagen zu seiner Bewegung bei jeweiliger Belastung und vorgeschriebener Geschwindigkeit gebraucht. In Gefällstrecken z. B. ist der Stromverbrauch minimal.

In der stetigen Zuführung gleich grosser Mengen elektrischer Energie liegt es begründet, dass ein elektrischer Motorwagen weit stärkere Steigungen erklimmen kann, als z. B. eine Dampfmaschine. Mit der Elektrizität (selbstverständlich nur bei Anwendung von durchgehenden Leitungen, nicht bei Akkumulatoren) werden Steigungen von 1 : 10 auf Adhäsionsbahnen überwunden, Steigungen, welche die Adhäsions-Dampflokomotive nicht nehmen kann, bei der ihr der Athem ausgehen würde. In dem Umstande, dass bei dem centralisirten elektrischen Betriebe von jedem Motorwagen nur immer die Kraft verbraucht wird, welche er jeweilig bedarf, dass z. B. die Krafterspariss bei den im Gefälle fahrenden Wagen den in der Steigung fahrenden zu gute kommt, liegt das grosse Geheimniss des wirthschaftlichen Nutzens des elektrischen Betriebes gegenüber den anderen Betriebsarten. Die Betriebskraft wird nur da verzehrt, kostet also nur da Geld, wo sie verbraucht wird. Ganz anders beim Pferdebetriebe. Das Pferd will unterhalten sein, ob es in der Steigung oder im Gefälle sich bewegt, ob es zu ziehen hat, leer läuft oder im Stalle steht. Jedes Wagenkilometer beim Pferdebahnbetriebe — soweit es sich um die reinen Zugbeförderungskosten handelt — kostet bei demselben Unternehmen annähernd gleich viel, mag die Gesammtleistung z. B. 500 000 oder 600 000 km für das Jahr sein. Im ersteren Falle sind 500 000 x, im letzteren 600 000 x zu verausgaben, d. h. bei wachsender Betriebslänge bleiben die Ausgaben immer ein direktes Vielfaches der Einheit. Beim Dampfbetrieb liegen die Verhältnisse wenig anders. Beim elektrischen Betriebe dagegen nehmen die Kosten für die Einheit ab, wenn der Betrieb gesteigert wird.

Sind also z. B. 600 000 Wagenkm statt 500 000 für das Jahr zu leisten, so sind die Kosten des Zugbeförderungsdienstes im ersteren Falle nicht wie beim Pferdebetriebe um $^1/_5$ grösser als im letzteren Falle, sondern die Kosten der Mehrleistung sind weit geringer als $^1/_5$, weil bei sachgemässer Anlage der Centralstation, richtiger Ausnutzung der bei Motorwagen erreichbaren Geschwindigkeit, die Kosten für die Mehrleistung im wesentlichen auf die Mehrausgaben für Kohlen und Schmiermaterial sich beschränken. Kohlen sind aber billiger wie Hafer.

Diesen wirthschaftlichen Vortheilen, welche den praktischen Amerikanern nicht entgangen sind, verdankt die elektrische Strassenbahn ihre schnelle Entwickelung.

(Fortsetzung folgt.)

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die 3 % Prioritätsobligationen der Oesterreichischen Südbahn.

Wie bekannt, haben sich die Besitzer dieser Prioritäten wegen des Abzuges bei der Einlösung der Kupons beschwert, infolge dessen zur Wahrung ihrer Interessen ein Kurator handelsgerichtlich bestellt wurde. Dieser hat nun mit den in der Generalversammlung dieser Prioritätsgläubiger gewählten Vertrauensmänner einer- und der Südbahnverwaltung andererseits ein Uebereinkommen zur Zufriedenheit beider Theile abgeschlossen, welches die Genehmigung des Handelsgerichtes erhielt. Das Gericht hat gleichzeitig den Kurator sowie die Vertrauensmänner ihres Amtes enthoben und die Kuratel für erloschen erklärt. Das Uebereinkommen lautet folgendermaassen:

Mit dem Bescheide des K. K. Handelsgerichtes Wien, vom 19. April 1890, wurde Herr Dr. Joseph Stöger als Kurator für die Besitzer der 3 % Südbahnprioritäten zu dem Ende bestellt, dass er aus Anlass des von der Südbahngesellschaft verfügten, bei der Einlösung der Kupons der 3 % Südbahnprioritäten vorzunehmenden Abzuges die Rechte der Besitzer dieser Prioritäten wahre und erforderlichenfalls gerichtlich geltend mache. In Erfüllung dieser Aufgabe hat der Kurator den bisher seitens der Südbahngesellschaft beobachteten Vorgang gemeinschaftlich mit den von der Versammlung der Prioritätenbesitzer am 25. Oktober 1890 gewählten Vertrauensmännern einer eingehenden Prüfung unterzogen und zur Beseitigung von Zweifeln bezüglich der in Zukunft festzuhaltenden Berechnung des bei Auszahlung der Kupons der 3 % Prioritäten vorzunehmenden Abzuges mit der Südbahngesellschaft unter kuratelsbehördlicher Genehmigung folgende Vereinbarung getroffen:

I. In dem zwischen der Königlich Italienischen Regierung einerseits und der Südbahngesellschaft (damals Oesterreichische Südbahn- und Oberitalienische Eisenbahngesellschaft) andererseits abgeschlossenen Zusatzvertrage ddo. Wien, 25. Februar 1876, wurden die Artikel 3 und 4 der zu Basel am 17. November 1875 unterzeichneten Konvention über den Rückkauf der Oberitalienischen Eisenbahnen durch folgende Bestimmungen ersetzt: Dass die Königlich Italienische Regierung an die genannte Gesellschaft für einen sich auf 613 252 478 Frcs. 64 Cts. belaufenden Betrag eine fixe Annuität von 33 160 211 Frcs. 12 Cts. bis einschliesslich 31. Dezember 1954 leisten wird, dass diese Annuität vom 1. Januar 1955 bis einschliesslich 31. Dezember 1968 auf den Betrag von 13 321 008 Frcs. 40 Cts. herabgesetzt werden wird, dass der Betrag der Steuer auf das bewegliche Vermögen, welche die Königlich Italienische Regierung auf diese Annuitäten einzuheben hat, in Pausch und Bogen festgesetzt wird, und zwar für die erste mit 31. Dezember 1954 endigende Periode auf die feste und unveränderliche Summe von 3 590 324 Frcs. jährlich und für die zweite mit 31. Dezember 1968 endigende Periode auf die feste und unveränderliche Summe von 546 257 Frcs. 14 Cts. für das Jahr, dass demzufolge die von der Königlich Italienischen Regierung zu entrichtende Annuität sich auf die Nettosumme von 29 569 887 Frcs. 12 Cts. bis zum 31. Dezember 1954 und auf 12 774 751 Frcs. 26 Cts. vom 1. Januar 1955 an bis 31. Dezember 1968 belaufen wird und dass die mit Abzug der gegenwärtigen Steuern, nämlich mit 29 569 887 Frcs. 12 Cts. für die erste Periode und mit 12 774 751 Frcs. 26 Cts. für die zweite Periode, berechneten Annuitäten von jeder gegenwärtigen oder künftigen direkten oder indirekten Steuer und von jeder Beitragsleistung zu Zwangsanlehen in Italien frei sein werden und in keinem Falle aus welchem Grunde immer werden reduzirt werden können.

Auf Grund dieser Vertragsbestimmungen macht die Südbahngesellschaft bei der Auszahlung der Kupons ihrer 3 % Obligationen, von welchen ursprünglich 1 783 032 Stück und mit

Rücksicht auf die schuldscheinmässige Tilgung mit Ende Dezember 1890 noch 1 658 548 Stück Obligationen auf das ehemalige Italienische Netz der Gesellschaft entfallen, zur Deckung der Italienischen 13,2 % Einkommensteuer einen Abzug von 0,8138 Frcs. für das Jahr oder 0,4069 Frcs. bei jedem halbjährigen Kupon. Im Anschlusse an die oben angeführten Bestimmungen des Zusatzvertrages ddo. Wien, 25. Februar 1876, erklärt nunmehr die Südbahngesellschaft den Besitzern ihrer 3 % Prioritäten auf Verlangen des für dieselben bestellten Kurators, dass die in diesem Vertrage enthaltenen Vereinbarungen bezüglich der Unveränderlichkeit des Abzuges aus dem Titel der Italienischen Besteuerung auch für die Südbahngesellschaft im Rechtsverhältnisse zu den Besitzern ihrer 3 % Prioritäten maassgebend sind, so dass bei dem unveränderten Bestande jener mit der Königlich Italienischen Regierung unter dem 25. Februar 1876 vereinbarten Bestimmungen eine Erhöhung des, wie obengedacht, aus dem Titel der Italienischen Einkommensteuer gemachten Abzuges von den Kupons der 3 % Prioritäten jederzeit ausgeschlossen sein soll.

II. Nachdem die Steuerfreiheit der Südbahngesellschaft in Ungarn mit 1. Januar 1890 aufgehört hat, erklärt diese auf Verlangen des Kurators der Besitzer ihrer 3 % Prioritäten, dass sie aus Anlass ihrer Besteuerung in Ungarn auch fernerhin keinen Abzug an dem Betrage der Kupons ihrer 3 % Prioritäten machen wird, insolange nicht in Ungarn eine Aenderung der bezüglichen gegenwärtigen Steuergesetze oder eine geänderte Bemessung und Einhebungsart erfolgt.

III. Die Südbahngesellschaft erklärt hiermit auf Verlangen des Kurators der Inhaber ihrer 3 % Prioritäten, dass sie an dem Betrage der Kupons dieser Obligationen einen Abzug aus dem Grunde der Einrichtung des Oesterreichischen Kuponstempels nicht machen wird, insolange der Stand der Gesetzgebung in dieser Richtung unverändert bleibt und die Höhe der Französischen Abgaben für die Kotirung der 3 % Südbahnprioritäten nicht unter das gegenwärtige Ausmaass herabsinkt. Sollten aber in diesen Richtungen Veränderungen eintreten, so soll die Statthaftigkeit eines Abzuges an dem Kuponbetrage aus dem Grunde der Entrichtung des Oesterreichischen Kuponstempels einer Verständigung der Südbahngesellschaft mit den Besitzern ihrer 3 % Prioritätsobligationen, bezw. einem für dieselben zu bestellenden Kurator und nöthigenfalls der Entscheidung im Rechtswege vorbehalten bleiben.

IV. Für den Fall, dass die Französischen Abgaben für die Kotirung der 3 % Südbahnprioritäten in ihrem Gesammtbetrage so weit herabsinken sollten, dass der Betrag, welcher von diesen Abgaben jährlich für das Stück auf die 3 % Prioritäten entfällt, geringer wird als 0,3027 Frcs., wird die Südbahngesellschaft den Abzug aus diesem Titel für das Stück und Jahr um ebensoviel vermindern, als von der Gesammtsumme der eben erwähnten Französischen Abgaben auf die einzelne Obligation weniger als 0,3027 Frcs. für das Jahr entfällt.

V. Dieses Uebereinkommen wird in einem einzigen Originalexemplare ausgefertigt, welches von dem Kurator in das K. K. Gerichts-Depositenamt erlegt wird.

Eisenbahnkonvention zwischen Ungarn und Rumänien.

Die unter dieser Ueberschrift in Nr. 61 S. 596 d. Ztg. mitgetheilte Gesetzesvorlage wurde vom Ungarischen Abgeordnetenhause einstimmig angenommen. Auf den Einwand der Opposition, dass diese Konvention zu spät zur Verhandlung gekommen sei, erwiderte Minister v. Baross, dass die Vorlage erst jetzt zur Verhandlung gelange, weil auch die Entschliessungen Rumäniens in dieser Angelegenheit maassgebend waren und in Rumänien nicht immer für den Anschluss der Bahnen freundliche Dispositionen bestanden, wie das Schicksal der seit dem Jahre 1885 unerledigten Predealkonvention zeige. Die Rumänische Regierung erblicke auch im gegenwärtigen Vertrage ein Pfand freundlicher Gesinnung des Nachbarstaates, welches für die Zukunft ebenso freundliche wirthschaftliche Beziehungen erhoffen lasse.

Eisenbahnkonzession in Kroatien und Slavonien.

Ueber die Ertheilung von Konzessionen für alle wie immer gearteten Eisenbahnen (auch Seil-, Zahnrad-, Industrie- und transportable Bahnen) ist eine Verordnung des Ungarischen Handelsministeriums erschienen.

Dieselbe regelt nach den dortlands sehr verwickelten Zuständigkeitsverhältnissen die behördliche Kompetenz zur Konzessionsertheilung. Jedes in diesen Angelegenheiten zuerst überreichte Gesuch muss mit 4 Exemplaren der betreffenden Pläne und zwar je eines für das Handelsministerium, den Banus, die betreffende Ortsbehörde und den Antragsteller überreicht werden. Die Industriebahnen mit Ausnahme der zu Bergwerken führenden, geniessen nicht das Recht der Enteignung. Bezüglich des Baues und Betriebes der mit Thierkraft betriebenen und für die des festen Untergrundes entbehrenden, also die transportablen Bahnen werden besondere Bestimmungen gegeben.

Eröffnung bezw. Erweiterung von Haltestellen.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Zwischen den Stationen Kosteletz und Ptin der Strecke Triebitz-Prossnitz ist am 15. d. Mts. die Haltestelle Bilekermühle für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Am 15. d. Mts. wurde die zwischen den Stationen Gänserndorf und Marchegg gelegene Haltestelle Oberweiden auch für die Auf- und Abgabe von Pferdetransporten als Eil- oder Frachtgut erweitert.

Aenderung von Stationsnamen.

Die Station Reichenberg-Rangirbahnhof der Lokalbahn Reichenberg-Gablonz hat den Namen Rosenthal erhalten.

Das erstjährige Ergebniss des Oesterreichischen Zonentarifes.

Nach einer den Tageszeitungen zugegangenen Mittheilung der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen ist es nunmehr möglich geworden, auf Grund der bereits vorliegenden Rechnungen des Personen- und Gepäckverkehrs bis Ende Juni 1891 einen Vergleich der Ergebnisse des Kreuzerzonentarifes während eines ganzjährigen Zeitabschnittes, das ist vom 1. Juli 1890 bis Ende Juni 1891 mit den Ergebnissen des gleichen Zeitraumes des Vorjahres vorzunehmen. Aus rechnungstechnischen Gründen wurde der Abschluss für beide Jahre mit Ende Juni vorgenommen, so dass die Ergebnisse des Zonentarifes in der Zeit vom 16. bis 30. Juni 1890 dem Vorjahre zugerechnet erscheinen. Hiernach bieten sich die folgenden Ergebnisse:

	1889/90	1890/91	Unterschied
Anzahl der gefahrenen Personen	20 778 300	29 778 930	+ 9 000 630
Reisegepäck . . . . . t	50 978	48 471	— 2 031
	fl.	fl.	fl.
Einnahme für Personen	15 333 554	15 374 492	+ 40 938
„ „ Reisegepäck	661 368	930 861	+ 269 493
„ „ Agio	363 967	220 749	— 143 218
Gesammteinnahme	16 358 889	16 526 102	+ 167 213

Es hat sonach eine absolute Zunahme der Personenanzahl um 43,31 % und der Gesammteinnahme um 1,02 % stattgefunden, während die Menge des beförderten Reisegepäcks durch den Wegfall eines Theiles der frachtfreien Transporte eine Einbusse um 3,98 % erfahren hat. In beiden Zeitabschnitten sind die Ergebnisse des Personenverkehrs von und nach Paris, welcher im zweiten Halbjahr 1889 aus Anlass der dortigen Ausstellung einen aussergewöhnlichen Umfang angenommen hatte, mit eingerechnet. Werden dieselben beiderseits in Abzug gebracht, so verbleiben

	1889/90	1890/91	Unterschied
Anzahl der gefahrenen Personen	20 750 147	29 766 512	+ 9 016 365
Reisegepäck . . . . . t	50 159	47 890	— 2 269
	fl.	fl.	fl.
Einnahme für Personen	14 859 717	15 140 544	+ 280 827
„ „ Reisegepäck	628 878	906 970	+ 278 092
„ „ Agio	274 460	185 240	— 89 220
Gesammteinnahme	15 763 055	16 232 754	+ 469 699

Wird demnach der ganz ausnahmsweise zur Ausstellungszeit gesteigerte Pariser Verkehr ausser Betracht gelassen, so zeigt sich als Ergebniss des einjährigen Bestandes des Kreuzerzonentarifs eine Zunahme der Personenanzahl um 43,45 % und der Einnahme um 2,98 %, bezw. mit Rücksicht auf den lediglich durch den Rückgang des Goldagios entstandenen Ausfall an Einnahme für Agio eine Erhöhung der reinen Transporteinnahme für Personen und Reisegepäck um 558 919 fl. oder 3,61 %.

Ergebnisse des Ungarischen Zonentarifes.

Es liegen die Ausweise über die ersten 7 Monate — vom 1. Januar bis Ende Juli d. J. — vor, denen folgendes zu entnehmen ist. Es wurden in diesem Zeitraume befördert: 10 296 600 Reisende (+ 2 018 900 gegen 1890) und 377 100 (+ 33 100) kg Gepäck. Vereinnahmt wurden aus dem Personenverkehr 6 830 400 (+ 597 600) fl. und aus dem Gepäckverkehr 294 800 (+ 24 200) fl. Die Julieinnahme steigerte sich im Vergleich zum Vorjahre um 82 200 fl.

Getreideausfuhr aus Ungarn.

Mit Genehmigung des Handelsministers hat die Direktion der Ungarischen Staatsbahnen beschlossen, für die Zeit der diesjährigen Getreideausfuhr und bis auf weiteres von den zur Aufgabe gelangenden Getreide- und Mehlsendungen die für Fiume, die Schweiz und Bayern bestimmten in erster Linie,

die anderen für ausländische Stationen bestimmten dagegen in zweiter Linie ausser Tour zu befördern. Bei der kürzlich abgehaltenen Enquete wurde den delegirten Kaufleuten bekanntgegeben, dass die Ungarischen Staatsbahnen gegen 3 000 Wagen mehr als im Vorjahre der Ausfuhr zur Verfügung stellen können.

Zwei Berathungsgegenstände der Direktorenkonferenz.

In Anerkennung der grossen Zweckmässigkeit des von der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen herausgegebenen Tarifbuches wurde auf der letzten in Prag abgehaltenen Konferenz ein Beschluss gefasst, nach dem sich sämmtliche Privatbahnen Oesterreichs im Prinzip bereit erklären, ihre sämmtlichen Tarife diesem neuen Generaltarifwerke einverleiben zu wollen. Es wurde sofort ein Komitee eingesetzt, welches die schleunige Ausführung dieses Beschlusses zu besorgen hat. Die Geschäftswelt wird dann in der Lage sein, in einem Buche systematisch geordnet sämmtliche Tarife, sowohl Verbands-, als Lokal- und Auslandtarife, aufgeführt zu sehen.

Ein seitens zweier Unfallversicherungs-Gesellschaften gestelltes Ersuchen um Zulassung des Verkaufes ihrer Tickets bei den Eisenbahn-Personenkassen wurde einem Unterausschusse zur Berichterstattung überwiesen. Inzwischen hat eine Eisenbahnverwaltung selbst den Plan zur Gründung einer solchen Versicherung — entweder für eigene Rechnung oder für die sämmtlichen sich deshalb zu einer besonderen Unternehmung vereinigenden Eisenbahnen — ausgearbeitet, welcher ebenfalls der nächsten Direktorenkonferenz zur Beschlussfassung vorgelegt werden wird.

Freisprechung dreier des Verschuldens eines Zugzusammenstosses angeklagten Bediensteten (Straffall).

Ende vorigen Jahres ereignete sich auf der Städtebahn der Unfall, dass ein aus Bielitz kommender Personenzug auf einen vor der Distanzscheibe aufgehaltenen, jedoch schon in Bewegung befindlichen Lastzug stiess, wobei die hinteren Wagen des Lastzuges zertrümmert, die Lokomotive des letzteren Zuges beschädigt und einige Zugbedienstete mehr oder weniger verletzt wurden. Die Erhebungen ergaben schwere Verdachtsgründe gegen den Signalmann, den Maschinenführer und den Streckenwächter. Dem Signalmann wurde nämlich zur Last gelegt, dass er die vorgeschriebene Deckung des aufgehaltenen Lastzuges versäumt habe. Nach der Dienstvorschrift hat nämlich der Signalmann, wenn der Zug auf der Strecke aufgehalten wird, auf dem letzten Wagen desselben eine rothe Handfahne anzubringen und bis zum nächsten Wächter zurückzugehen, um diesen von der Aufhaltung des Zuges zu verständigen, woraus dann dem Streckenwärter die Pflicht erwächst, dem folgenden Zuge mittelst der Signalscheibe je nach den Verhältnissen entweder das Signal „Halt“ (Aufstellung der Scheibe zwischen den Schienen) oder „Langsam fahren“ (Aufstellung der Scheibe neben den Schienen) zu geben. Diese Pflicht soll der Streckenwächter versäumt haben, obzwar er durch das Kontrol-Klingelwerk verständigt war, dass der Lastzug vor der Distanzscheibe aufgehalten wurde. Der Maschinenführer wurde endlich beschuldigt, dass er vor der Distanzscheibe zu schnell gefahren sei und das Haltesignal dieser Scheibe nicht beachtet habe. Alle 3 Bediensteten wurden des Vergehens gegen die Sicherheit des Lebens angeklagt. Das Beweisverfahren gestaltete sich für dieselben bei der Hauptverhandlung insofern sehr ungünstig, als die Aussagen der diesbezüglich vernommenen Beamten und das Gutachten der Generalinspektion der Oesterreichischen Bahnen sehr belastend lauteten und nur ein Zeuge den Unglücksfall der fehlerhaften Bahnanlage zuschrieb. Die von dem Rechtsschutz des Lokomotivführer- und Kondukteurvereines beigestellten Vertheidiger griffen darauf den Werth des oberwähnten Gutachtens und der vielen Instruktionen heftig an, indem sie ausführten, dass die letzteren nur zur Entlastung der Bahnverwaltungen da seien, um die Verschuldung von Unfällen auf die niederen Beamten zu wälzen, und dass letztere Leute geringen Bildungsgrades seien, welche die vielen sinnverwirrenden, oft einander widersprechenden und vom grünen Tisch aus häufig ohne Kenntniss der thatsächlichen Verhältnisse abgefassten Instruktionen unmöglich stets richtig anzuwenden imstande seien. Die Vertheidiger suchten dann die Verhältnisse auf der betreffenden Strecke demgemäss, in Verbindung mit dem damals herrschenden scharfen Frostwinde, welcher das Beachten der Signalscheibe und die Handhabung der Bremsen erschwerte und dadurch die Ausführung der Instruktionen verzögerte, zu Gunsten ihrer Klienten auszunutzen. Diese Bemühungen waren auch von Erfolg, indem sämmtliche 3 Angeklagte freigesprochen wurden. Da der Staatsanwalt nicht dagegen Berufung einlegte, ist das Urtheil rechtskräftig geworden. (Es ist bedauerlich, dass gegen eine derartige Auffassung der Dienstvorschriften nicht weiteres veranlasst worden ist.)

Neu-Uniformirung der Eisenbahnbeamten.

Die Beamten der Staats- und Privatbahnen werden eine neue, einheitliche Uniform erhalten, die im wesentlichen jener, welche bei der Südbahn eingeführt ist, gleichen wird. In Gala werden Hut, Waffenrock und goldbordirte Beinkleider, im Dienste eine Art Flottenrock mit goldenen, den Rang bezeichnenden Achselstücken und goldenen Knöpfen, dazu eine Offiziersmütze mit dem Eisenbahnemblem statt der Rosette getragen. Als besonderes Kennzeichen des diensthabenden Beamten wird derselbe wie bisher eine rothe Mütze tragen.

Prioritäten der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Der ausserordentliche Revisionsrekurs, der von einem Besitzer von Staatsbahnprioritäten, anlässlich der Verstaatlichung der Ungarischen Linie, gegen die Verweigerung der Bestellung eines gemeinsamen Kurators ergriffen wurde, ist vom Obersten Gerichtshofe zurückgewiesen worden. Die Kuratorenfrage bei der Staatsbahngesellschaft ist damit endgültig im verneinenden Sinne entschieden.

Beschaffenheit der Oesterreichischen Eisenerzeugnisse.

Die K. K. Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen hatte an die Bahnverwaltungen ein als vertraulich bezeichnetes, dessenungeachtet aber zur öffentlichen Kenntniss gelangtes Schreiben gerichtet, aus dem hervorgeht, dass aus Eisenbahnkreisen wiederholt Aeusserungen darüber laut geworden sein sollen, dass die einst vorzüglichen Oesterreichischen Eisen- und Stahlprodukte (Schienen, Tyres, Achsen, Kesselbleche) nunmehr rücksichtlich ihrer Qualität nicht mehr auf der früheren Stufe stehen und ausserdem hinter jenen anderer Länder (Deutschland) zurückstehen sollen. Die Generalinspektion forderte deshalb die Bahnverwaltungen auf, bis 30. August d. J. ihr die seit Einführung des Bessemermaterials gemachten bezüglichen Wahrnehmungen und Erfahrungen bekanntzugeben und sich auch insbesondere darüber zu äussern, ob diese Eisen- und Stahlfabrikate den vom ökonomischen Standpunkte zu stellenden berechtigten Forderungen entsprechen.

Dieses Schreiben hat — wie begreiflich — unter den Oesterreichischen Eisenwerken die grösste Aufregung hervorgerufen, und sahen sich die Eisenindustriellen infolge dessen veranlasst, an den Handelsminister eine Eingabe zu richten, in welcher das Ersuchen um Angabe jener einzelnen Fälle gestellt wird, welche gewisse Eisenbahnkreise bestimmt haben, über den Rückgang der Güte Oesterreichischer Eisen- und Stahlfabrikate Klage zu führen. Der Verein hält derlei Beschwerden für unberechtigt, da die Oesterreichische Eisenindustrie nicht nur dieselben Fortschritte in der Fabrikation gemacht habe, wie irgend ein anderes Produktionsgebiet, sondern in ihren fortschrittlichen Bemühungen, insbesondere was die den Eisenbahnen so grosse Vortheile bietende Flusseisen- und Flussstahlbereitung betrifft, anderen Produktionsländern — besonders Deutschland und Frankreich — vorausgegangen sei. Der Oesterreichische Ingenieur- und Architektenverein, habe auch die absoluten Qualitätsziffern gefunden und dabei festgestellt, dass bei richtiger Bestellung auch die den betreffenden Zwecken am besten entsprechenden Materialien, und zwar in ganz vorzüglicher Güte, bei Oesterreichischen Werken beschafft werden können. Der Montanverein glaubt, etwaige Bemängelungen der Güte einzelner Stäbe auf das richtige Maass zurückführen und nachweisen zu können, dass in Oesterreich sich verhältnissmässig nicht mehr Anstände ergeben, als in irgend einem der hier in Frage kommenden Länder.

Die Bruderlade der Kohlenwerke der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Das vorhandene Vermögen im Betrage von 1 239 820 fl. übersteigt den zur versicherungsmässigen Deckung aller Verpflichtungen desselben erforderlichen Betrag um die erhebliche Summe von 251 763 fl. Die Gesellschaft ist daher in der Lage, das Bruderladen-Gesetz vom Jahre 1889 ohne weiteres in kürzester Zeit durchzuführen, während die meisten anderen Bergwerks-Bruderladen der Monarchie einen so ungenügenden Vermögensstand ausweisen, dass die Regierung sich genöthigt sah, den Entwurf einer diesem Uebelstande Rechnung tragenden Novelle zu dem bezeichneten Gesetze dem Reichsrathe zur verfassungsmässigen Behandlung vorzulegen. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat jenes überaus günstige Ergebniss allerdings nur dadurch erreicht, dass sie der Bruderlade seit vielen Jahren sehr bedeutende Zuschüsse aus dem Vermögen der Gesellschaft zugeführt hat, ohne durch das bestehende Knappschaftsstatut dazu verpflichtet gewesen zu sein.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Liquidation des mit dem Rothschild'schen eng liirten Triester Hauses Morpurgo & Parente hat die Börse arg verstimmt; sonst würde der Eisenbahnmarkt eine durchwegs günstige

Haltung behauptet haben; denn das Verbot der Getreideausfuhr aus Russland und die starke Bewegung auf allen Saatenmärkten erweckt die Hoffnung, dass unsere Verkehrsanstalten trotz der geringen Ernte besonders nach Deutschland hin vollauf beschäftigt sein werden, da von dort das endliche Fallenlassen der Getreidezölle berichtet wurde. Es stiegen Kaiser Ferdinands-Nordbahn (2720), Oesterreichische Nordwestbahn (201) und besonders Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahnen (283,25), deren letzter Dekadenausweis wieder günstig war. Matter blieben Galizische Carl Ludwigbahn (208,75), Südbahn (94,25) und Elbethalbahn (207,50). Die übrigen Böhmischen Bahnen waren dagegen wieder infolge der Nachricht beliebt, dass die Sächsischen Bahnen in der letzten Juliwoche 59 179 t Braunkohle aus Böhmen verfrachtet haben. Die Ungarischen Werthe verloren dadurch, dass die Berliner Spekulation mit der Halbjahrsbilanz der Ungarischen Kreditbank nicht zufrieden war und danach ihre Operation einrichtete.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Betriebseröffnung: Schiedam-Maassluis.

Die Verwaltung der Holländischen Eisenbahngesellschaft theilt uns mit, dass am 17. August d. J. die 12,053 km lange, normalspurige und eingeleisige Vollbahn von Schiedam nach Maassluis (welche in Station Schiedam an die im Betrieb befindliche, derselben Bahnverwaltung angehörige Linie Amsterdam-Rotterdam, anschliesst) dem öffentlichen Verkehr übergeben wurde. Die genannte Linie ist Theilstrecke der voraussichtlich erst nach längerer Zeit fertig zu stellenden Linie Schiedam-Hoek van Holland und Eigenthum des Niederländischen Staates, wird jedoch von der Holländischen Eisenbahngesellschaft als Pächterin betrieben.

Geschäftsbericht für das Jahr 1890.

Am 10. April 1890 übernahm die Gesellschaft den Betrieb der Lokalbahn von Enschede nach Oldenzaal und am 15. Oktober desselben Jahres denjenigen der bis dahin von der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen betriebenen Staatsbahnlinien Dordrecht-Elst-Ressen-Bemmel und Stavoren-Leeuwarden, ferner die Staatsbahnstrecken Rotterdam-Roosendaal, Nymegen-Venlo, Elst-Arnheim-Zevenaar und Ressel-Bemmel-Nymegen in Mitbenutzung. Demzufolge umfassten sämmtliche im Betriebe der Gesellschaft stehenden Hauptlinien 760 km. Hiervon kommen: a) auf die eigenen Linien der Gesellschaft 230,8 km, b) auf die gepachteten Staatsbahnlinien 308,5 km, c) auf die mitbetriebenen Staatsbahnstrecken 149,8 km und d) auf die gepachteten Privatbahnen 70,9 km. Ausserdem führte die Gesellschaft den Betrieb der Geldersch-Overyselschen Lokaleisenbahn-Gesellschaft, der Königlich Niederländischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft, der Lokalbahn Hoorn-Medemblik, der Lokalbahn Haarlem-Zandvoort und der Lokalbahn Enschede-Oldenzaal. Weiter werden noch von der Gesellschaft die Dampftramways von Beverwyk nach Wyck aan Zee, von Bussum nach Huizen, von Lichtenvoorde nach Groenlo, von Leiden nach Katwyk bezw. Noordwyk und vom Haag nach Scheveningen betrieben, deren Gesammtlänge 41,9 km betrug.

Auf sämmtlichen Hauptlinien wurden im Berichtsjahre 8 111 856 (7 704 702*) Personen befördert. Hiervon entfallen auf den Lokalverkehr 7 217 112 Personen oder 88,97 % und auf den direkten und Transitverkehr 894 744 Personen oder 11,03 %. Ferner gelangten zur Beförderung 7 145 (7 003) t Gepäck, 25 875 (23 729) t Expressgüter, 25 217 (25 277) t Eilgüter, 67 802 (63 055) t Stückgüter, 1 497 464 (1 469 237) t Wagenladungsgüter, 238 850 (192 850) Stück Vieh und 1 576 (1 138) Equipagen.

Von den Reisenden wurden im ganzen 222 601 605 km, von jedem Reisenden somit durchschnittlich 27,44 km zurückgelegt, und zwar benutzten von denselben 10,80 % die I., 22,82 % die II. und 66,38 % die III. Wagenklasse.

Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 4 744 522 (4 493 273) fl., aus dem Gepäckverkehr 72 012 (70 924) fl., aus dem Expressgutverkehr 385 115 (375 607) fl., aus dem Eilgutverkehr 146 943 (152 236) fl., aus dem Frachtgutverkehr 1 966 875 (1 877 133) fl. und aus dem Viehverkehr 149 483 (122 987) fl. Sämmtliche Einnahmen der Hauptlinien beziffern sich auf 8 546 179 (7 681 109) fl. = 15 371 (16 703) fl. für 1 km Betriebslänge und 1,59 (1,57) fl. für 1 Zugkm.

Verausgabt wurden für den allgemeinen Dienst 502 066 (451 288) fl., den Bahndienst 1 059 729 (1 037 069) fl., die Maschinen- und Wagenverwaltung 1 907 559 (1 511 328) fl., den Fahrdienst und die Transportverwaltung 1 599 253 (1 363 061) fl., überhaupt 5 180 952 (4 362 747) fl. = 9 318 (9 394) fl. für 1 km Betriebslänge. Es betrugen daher die Betriebsausgaben 60,62 (56,24) % der Einnahmen.

Weiter wurden verausgabt: für Verzinsung der Anleihen 1 267 428 (1 305 535) fl., Tilgung derselben 191 000 (185 000) fl., Wagenmiethe und Wagenreparaturen 207 969 (202 079) fl., Mitbenutzung von Bahnhöfen und Bahnstrecken 855 406 fl., Zuschuss zu den Erneuerungsrechnungen der Königlich Niederländischen Lokalbahnen und der Haarlem-Zandvoort Eisenbahn 43 968 fl., an Abschreibungen 222 126 fl., für Patentsteuer 17 664 fl., sonstige Ausgaben 275 000 fl. Die Dividende betrug für die Aktie 46 (64) fl.

Was den finanziellen Stand der Gesellschaft anbelangt, so bemerken wir, dass sich das Aktienkapital auf 22 500 000 fl., die Anleihen auf 43 921 000 fl. bezifferten, von denen 3 334 000 fl. getilgt und 1 822 000 fl. noch nicht begeben waren. Das Gesammtanlagekapital belief sich auf 58 132 057 fl.

Auf den Lokalbahnen der Geldersch-Overyselschen und der Königlich Niederländischen Lokaleisenbahn-Gesellschaften sowie auf der Lokalbahn Enschede-Oldenzaal wurden im Jahre 1890 befördert 729 902 Personen, 439 t Gepäck, 1 193 t Expressgüter, 1 572 t Eilgüter, 221 602 t Frachtgüter, 34 799 Stück Vieh und 270 Equipagen. Vereinnahmt wurden aus dem Personenverkehr 218 115 fl., Gepäckverkehr 3 002 fl., Expressgutverkehr 17 364 fl., Eilgutverkehr 5 580 fl., Frachtgutverkehr 184 327 fl., Viehverkehr 16 692 fl. und aus sonstigen Quellen 4 549 fl., überhaupt 449 629 fl. oder durchschnittlich 1 784,56 fl. für 1 km Betriebslänge.

Die Betriebsausgaben betrugen für die allgemeine Verwaltung 14 900 fl., Bahndienst 53 927 fl., Maschinen- und Wagendienst 159 462 fl., Stations- und Fahrdienst 92 280 fl., überhaupt 320 569 fl. und ausserdem Zuschuss zu den Erneuerungsfonds der Königlich Niederländischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft 37 967 fl.

Die Lokalbahnen Haarlem-Zandvoort und Hoorn-Medemblik vereinnahmten insgesammt 51 369 fl. bezw. 31 142 fl.

Auf den von der Holländischen Eisenbahngesellschaft betriebenen Dampfstrassenbahnen gestaltete sich der Verkehr wie folgt:

a) Beverwyk-Wyk aan Zee. Die 4 km lange, für den Personenverkehr vom 1. Mai bis 14. Oktober eröffnete, dem Wagenladungs-Güterverkehr während des ganzen Jahres dienende Linie hatte einen Verkehr von 36 196 (37 218) Personen, 12 (13) t Gepäck, 28 (30) t Stückgüter und 1 271 (1 197) Wagenladungen. Aus dem Personenverkehr erzielte dieselbe eine Einnahme von 4 784 (4 863) fl., aus dem Güterverkehr 2 317 (2 302) fl., überhaupt 7 157 (7 185) fl. = 4,04 (4,07) fl. für das Tagkilometer. Die Betriebskosten erforderten den Betrag von 7 215 (5 671) fl.

b) Lichtenvoorde-Groenlo. Auf dieser 4 km langen Strecke betrug der Verkehr 18 340 (19 045) Personen, 882 (910) t Gepäck und Stückgüter und 176 (266) Wagenladungen, wofür im Personenverkehr 2 374 (2 427) fl. und im Güterverkehr 1 753 (1 984) fl., überhaupt 4 427 (4 716) fl. = 3,03 (3,23) fl. für das Tagkilometer vereinnahmt und an Betriebskosten 7 915 (3 720) fl. verausgabt wurden.

c) Rynlandsche Dampftramway. Der Verkehr auf der 8,6 km langen Linie bezifferte sich auf 319 116 (312 833) Personen, 1 381 (1 157) t Stückgüter und 382 (343) Wagenladungen. Die dafür erzielten Einnahmen betrugen im Personenverkehr 48 126 (48 864) fl. und im Güterverkehr 5 098 (4 429) fl., überhaupt 54 091 (53 833) fl. = 16,46 (16,39) fl. für das Tagkilometer, während die Betriebskosten den Betrag von 39 038 (33 604) fl. erforderten.

d) Nordwyksche Dampftramway. Auf dieser 17 km langen Linie wurden befördert 72 140 (58 657) Personen, 544 (492) t Stückgüter und 87 (63) Wagenladungen. Vereinnahmt wurden aus dem Personenverkehr 9 198 (8 505) fl., aus dem Güterverkehr 1 321 (1 214) fl., überhaupt 10 594 (9 798) fl. = 3,52 (3,26) fl. für das Tagkilometer, während 12 144 (10 781) fl. an Betriebskosten verausgabt wurden.

e) Bussum-Huizen. Auf der 6 km langen Strecke betrug der Verkehr 50 751 (46 623) Personen, 1 843 (1 563) t Stückgüter und 722 (544) Wagenladungen. Vereinnahmt wurden auf derselben aus dem Personenverkehr 6 747 (6 391) fl., aus dem Güterverkehr 5 425 (4 529) fl., überhaupt 12 209 (11 055) fl. = 5,31 (4,81) fl. für das Tagkilometer. Die Betriebsausgaben erforderten 10 309 (9 257) fl.

f) Haag-Scheveningen. An Einnahmen erzielte die 9,5 km lange Linie 103 442 (108 372) fl. = 31,49 (32,99) fl. für das Tagkilometer. Davon entfallen 52 691 (50 946) fl. auf den Personen- und 39 737 (39 737) fl. auf den Güterverkehr. Befördert wurden 414 846 (399 012) Personen, 110 (107) t Gepäck, 338 (250) t Expressgüter und 72 478 (66 710) t Eil- und Frachtgüter. Die Betriebsausgaben bezifferten sich auf 77 972 (76 021) fl.

---

*) Die in Klammern stehenden Angaben sind die bezüglichen Ergebnisse des Vorjahres.

Die Staatsaufsicht über den Eisenbahnbetrieb in Frankreich.

Die Direktion der Staatsaufsicht über den Eisenbahnbetrieb ist in Frankreich unter der Oberleitung des Ministers der öffentlichen Arbeiten entweder Brücken- und Wegebau-, oder Bergbau-Generalinspektoren anvertraut.

Diesen Generalinspektoren unterstehen als Abtheilungsvorstände: 1. ein Brücken- und Wegebau-Oberingenieur, der mit der Aufsicht über die Neu- und Unterhaltungsbauten an den im Betriebe befindlichen Linien sowie mit der allgemeinen Anweisung der Ausgaben für die Staatsaufsicht betraut ist, 2. ein Brücken- und Wegebau- oder ein Bergbau-Oberingenieur, dem die Aufsicht über den technischen Betrieb obliegt, 3. ein oder zwei Verkehrs-Oberinspektoren (inspecteur principal de l'exploitation commerciale) für die Beaufsichtigung des Verkehrsdienstes, und 4. die Seehafen-Oberingenieure jedoch nur bezüglich der Aufsicht über den Betrieb der Hafenbahnen sowie der Seehafen-Umschlagsstationen nebst zugehörigen Zweigbahnen.

Den Abtheilungsvorständen unterstehen: 1. für die Neu- und Unterhaltungsbauten Brücken- und Wegebau-Ingenieure, 2. für den technischen Betrieb Brücken- und Wegebau- oder Bergbau-Ingenieure (ingénieur ordinaire des ponts et chaussées ou des mines), 3. für den Verkehrsdienst Verkehrsinspektoren (inspecteur particulier de l'exploitation commerciale), und 4. für den Betrieb der Hafenbahnen die mit dem Dienst dieser Häfen betrauten Brücken- und Wegebau-Ingenieure.

Den Ingenieuren bezw. den Verkehrsinspektoren unterstehen: 1. und 2. für die Neu- und Unterhaltungsbauten sowie für den technischen Betrieb des Netzes Bauführer (conducteur) und andere Beamten der Brücken- und Wegebau-Verwaltung, Bergbau-Aufseher (garde-mines) und in ihren bezüglichen Bezirken die Verwaltungs-Aufsichtskommissare (commissaire de surveillance administrative), 3. für den Verkehrsdienst Verwaltungs-Aufsichtskommissare, und 4. für die Aufsicht über die Hafenbahnen usw. Bauführer und andere Beamten der Brücken- und Wegebau-Verwaltung sowie Hafenoffizianten (officier de port).

Dem als Staatsaufsichts-Direktor bestellten Generalinspektor ist ein unter seinem Vorsitz zusammentretender Ausschuss (comité de réseau) beigeordnet, der sich aus dem Bevollmächtigten (commissaire général) des betreffenden Eisenbahnnetzes, dem mit der Finanzaufsicht der Gesellschaft betrauten Finanzinspektor und den Abtheilungsvorständen für die technische und Verkehrsaufsicht zusammensetzt und dessen Sitzungen ein in Paris dienstlich ansässiger Ingenieur des Staatsaufsichtsdienstes mit berathender Stimme als Schriftführer beiwohnt.

A. Aufgabe des Generalinspektors.

Die Aufgabe des mit der Staatsaufsichts-Direktion betrauten Generalinspektors besteht in allgemeiner Ueberwachung: über die Unterhaltung der Geleise nebst zugehörenden Kunstbauten, der feststehenden und Fahr-Betriebsmittel, über die Entwürfe und Ausführung irgend welcher Bauten an den im Betriebe befindlichen Linien, über die Zusammensetzung und den Verkehr der Züge, den inneren Dienst der Bahnhöfe und alle anderen Theile des technischen Betriebes, über die Anwendung der Tarife, die Erhebung des Fahrgeldes oder der Fracht sowie alle andere Theile des Verkehrsdienstes, und endlich über die finanzielle Geschäftsführung der Eisenbahngesellschaften oder Betriebsverwaltungen. Zu dem Zwecke beaufsichtigt er und vereinigt bei sich die Arbeit der ihm unterstellten Beamten, prüft an Ort und Stelle den Gang des Eisenbahnwesens sowie den Dienst seiner eigenen Beamten und muss daher alle ihm zur Verfügung stehende Zeit auf Rundreisen verwenden; wenigstens einmal jährlich muss er die Büreaus der Oberingenieure und Verkehrs-Oberinspektoren in Augenschein nehmen.

Den ihm beigegebenen Ausschuss vereinigt er monatlich wenigstens einmal und unterbreitet ihm: 1. den monatlichen Stand der Unfälle, 2. die monatlichen, vierteljährlichen und jährlichen Verkehrsnachweisungen, 3. die monatliche Aufstellung über die Einnahmen und Verkehrsverhältnisse der Personenbeförderung, 4. die von den Eisenbahngesellschaften oder Betriebsverwaltungen gelieferten Urkunden, aus denen sich die Betriebseinnahmen und Ausgaben für jedes Geschäftsjahr ergeben, 5. die Monatsberichte der Oberingenieure sowie die annähernden Berechnungen der Neubauten, 6. den monatlichen Stand der Beschwerden, und 7. alle Berichte, Urkunden oder Aktenstücke, über die der Ausschuss seitens des Ministers oder des Generalinspektors zur Beschlussfassung berufen werden kann. Die Niederschrift der Beschlüsse des Ausschusses, aus der dessen Ansicht über alle seiner Prüfung unterbreiteten Fragen hervorgehen muss, ist dem Minister im Verein mit den obenerwähnten Nachweisungen allmonatlich zu überreichen. Der Ausschuss hat ausserdem auf Grund der Verordnungen bezüglich der finanziellen Rechnungslegung alljährlich den Voranschlag für den Haushalt der Eisenbahngesellschaft zu prüfen und legt schliesslich der obersten Verwaltungsstelle alljährlich einen Gesammtbericht über die technischen und finanziellen Betriebsergebnisse vor.

Der Generalinspektor hat alle Nachrichten, die geeignet sind, dem Ausschuss oder der obersten Verwaltungsstelle Klarheit über die finanzielle Geschäftsführung der Eisenbahngesellschaft oder Betriebsverwaltung zu verschaffen, zu sammeln und kann zu dem Zweck jederzeit von der Gesellschaft die Uebersicht ihrer Beschlüsse, ihr Ein- und Ausgangsjournal, ihre Akten, ihren Schriftwechsel, überhaupt alle Urkunden, die er zur Feststellung ihres Soll und Haben für nothwendig hält, einfordern. Er ist berechtigt, jeder Tagung der Hauptversammlung der Gesellschaft beizuwohnen und empfängt von ihr alle Rechnungen und Urkunden, deren Einreichung an den Minister unter Beifügung eines Gutachtens des Ausschusses ihm vorgeschrieben ist.

Wenn der als Direktor der Staatsaufsicht über den Eisenbahnbetrieb bestellte Generalinspektor sein Gutachten über irgend eine Angelegenheit, betreffend die technische Aufsicht über die Seehafen-Geleise oder die Seehafen-Umschlagsstellen, abgeben soll, so hat er unverzüglich den Generalinspektor der Landesverwaltungs-Abtheilung zu einer Besprechung einzuladen. Ebenso muss dieser den Eisenbahnaufsichts-Direktor zu einer Besprechung berufen, wenn er mit einer Angelegenheit befasst ist, welche in die technische, Verkehrs- oder finanzielle Aufsicht über eine in seiner Abtheilung Seehafengeleise besitzende Eisenbahngesellschaft übergreift. Der gemeinsame Bericht oder die vereinigten Berichte der beiden Generalinspektoren werden nebst den Beweismitteln an die Oberbehörde (Direktion der Strassen, der Schifffahrt oder der Bergwerke) eingereicht. Eine Einmischung des Generalinspektors der Landesverwaltungs-Abtheilung in ausschliesslich die finanzielle und Verkehrsaufsicht über die Eisenbahngesellschaften betreffende Fragen ist indessen nicht statthaft.

Der Generalinspektor des Eisenbahn-Aufsichtsdienstes wohnt bei: 1. mit beschliessender Stimme den Sitzungen der Körperschaft, welcher er angehört, 2. mit berathender Stimme bezüglich der Angelegenheiten seines Dienstzweiges den Sitzungen der Körperschaft, welcher er nicht angehört (Anmerkung: Der Generalinspektor kann, wie oben gesagt, aus der Brücken- und Wegebau- oder aus der Bergbau-Verwaltung hervorgegangen sein), 3. mit beschliessender Stimme für die Angelegenheiten seines Dienstzweiges und mit berathender Stimme für andere Angelegenheiten den Sitzungen des Landes-Eisenbahnrathes (comité consultatif des chemins de fer). Er ist von Amtswegen Mitglied: 1. des technischen Eisenbahnbetriebs-Ausschusses (comité de l'exploitation technique des chemins de fer) und 2. bezüglich der Angelegenheiten seines Netzes des Rechnungsprüfungs-Ausschusses (commission de vérification des comptes).

Zu seiner Vertretung während seiner Dienstreisen oder sonstigen Abwesenheit bestimmt er einen der ihm als Abtheilungsvorstände unterstellten Oberingenieure, dem während dieser Zeit seine vollen Amtsbefugnisse zustehen.

B. 1. Aufgabe des Oberingenieurs für Neu- und Unterhaltungsbauten.

Dieser Abtheilungsvorstand ist damit betraut, unter Beihilfe der Ingenieure, der Bauführer oder Bergbau-Aufseher und anderer Beamten der Brücken- und Wegebau-Verwaltung: 1. die Uebereinstimmung der Geleise nebst Zubehör, der Signaleinrichtungen und anderer Sicherheitsmaassnahmen, der Unterhaltungs- und Ausbesserungsarbeiten, des Baues von Doppelgeleisen, sowie überhaupt aller an den im Betriebe befindlichen Linien ausgeführten Bauten mit den genehmigten Plänen zu überwachen, 2. die von den Eisenbahngesellschaften vorgelegten Pläne zu prüfen, 3. die Abrechnungen, besonders wenn der Staatsschatz ein unmittelbares Interesse daran hat, festzustellen, 4. Wegerechtsklagen einzuleiten und sein Gutachten über die wegen Wegerechtsverletzung oder wegen Uebertretung von Dienstanweisungen für den Streckendienst aufgenommenen Niederschriften abzugeben und 5. alle Ausgaben für die Staatsaufsicht über den Eisenbahnbetrieb anzuweisen und Rechnung darüber zu führen.

Der Oberingenieur für Neu- und Unterhaltungsbauten verhandelt direkt mit dem Präfekten und übermittelt diesem, von ihm begutachtet, den Bericht des Ingenieurs nebst den Einwänden der Gesellschaft über diejenigen Angelegenheiten, über die der Präfekt auf Grund der Gesetze oder Verordnungen berufen ist zu beschliessen oder sein Gutachten abzugeben; besonders, wenn es sich handelt: 1. um die Untersuchungen bezüglich der Gemeinnützigkeitserklärung oder der Enteignung von Grundeigenthum, 2. um die zeitweilige Aneignung von Ländereien, die zur Ausführung gewisser Bauten oder zur Gewinnung von Materialien erforderlich sind, 3. um die Regelung von Entschädigungsforderungen, 4. um die Abmarkung des Geleises und 5. um die Genehmigung von Wegebauten, von Anpflanzungen, der Lagerung von Gegenständen an den Zugängen zur Eisenbahn usw.

In gleicher Weise erstattet er dem Präfekten Bericht über die Niederschriften wegen derjenigen Wegerecht-Verletzungen, deren Beurtheilung zur Zuständigkeit des Präfekturraths gehört; ferner über diejenigen beim Präfekten eingehenden Bittschriften, deren Entscheidung der obersten Verwaltungsbehörde vorbehalten ist, im besonderen über Unterstützungsgesuche der ihm unterstellten Beamten. Für die Sommertagung des Generalraths liefert er dem Präfekten, soweit dessen Departement in Betracht kommt, einen Gesammtbericht über die Unterhaltung der Bahn, sowie über die Bauten und Entwürfe während des laufenden Jahres. Dem Staatsanwalt (procureur de la Republique) sendet er direkt sein Gutachten über die Vernehmungen aus Anlass von Unfällen oder wegen Uebertretungen von Vorschriften für den Streckendienst, soweit die Verfolgung dieser Fälle der Strafrechtspflege anheimfällt.

Dem Generalinspektor berichtet er über diejenigen Unfälle, die durch den Zustand des Geleises oder seiner Nebenanlagen veranlasst sein können, namentlich über Erdrutschungen, Ueberschwemmungen, Veränderung der Spurweite, schlechten Zustand der Kunstbauten usw. Ende jeden Monats fertigt er eine Zusammenstellung dieser Unfälle und sendet sie dem Oberingenieur des technischen Betriebes, der alsdann die Statistik aller auf dem Netze vorgekommenen Unfälle aufzustellen hat. Zugleich erstattet er Ende jeden Monats dem Generalinspektor einen von dem Verzeichniss der ausgeführten Besichtigungsreisen begleiteten gedrängten Bericht und macht ihn auf alle seinen Dienstzweig betreffenden interessanten Thatsachen aufmerksam, besonders auf diejenigen, die von ihm oder seinen Beamten auf den Besichtigungsreisen festgestellt wurden. Häufige Rundreisen, auf denen er sich persönlich von den seitens der Eisenbahngesellschaft für die Unterhaltung und Verbesserung der Eisenbahn und ihrer Nebenanlagen ergriffenen Maassnahmen überzeugen soll, sind ihm zur Pflicht gemacht; die Büreaus der ihm unterstellten Ingenieure hat er jährlich einmal, diejenigen der Verwaltungs-Aufsichtskommissare bei Gelegenheit zu besuchen.

B. 2. Aufgabe des Oberingenieurs für technischen Betrieb.

Dieser Abtheilungsvorstand hat die Aufgabe, sich unter Mitwirkung der Bergbau- oder Brücken- und Wegebau-Ingenieure, der Brücken- und Wege-Bauführer, der Bergbau-Aufseher, sowie der unteren und Hilfsbeamten der Brücken- und Wegebau-Verwaltung mit allen den eigentlichen technischen Betriebsdienst betreffenden Fragen zu befassen; besonders hat er 1. die Abnahme der feststehenden und Lokomotiv-Dampfmaschinen sowie der Wagen zu sichern, 2. die Unterhaltung der Fahrbetriebsmittel, die Ausführung der Signale sowie anderer Sicherheitsmaassnahmen, endlich den Zugbegleitungs- und Zugförderungsdienst zu überwachen, und 3. sein Gutachten über die seinen Wirkungskreis betreffenden Uebertretungen abzugeben.

Auch er verkehrt direkt mit dem Präfekten und übersendet letzterem den von ihm begutachteten und von den Einwendungen der Gesellschaft begleiteten Bericht des Ingenieurs über diejenigen Angelegenheiten, über die der Präfekt gesetz- oder verordnungsmässig zu beschliessen befugt ist; namentlich wenn es sich handelt um: 1. Regelung von Bahnübergängen in Schienenhöhe, 2. Ausübung der äusseren Bahnpolizei, besonders bezüglich der Einfahrt und Aufstellung von Wagen in Bahnhöfen, 3. Genehmigung des Verkaufs von Büchern, Zeitungen, Esswaaren oder verschiedenen Gegenständen oder um Einrichtung von Schankstätten oder anderen Gewerben in den Stationen, 4. Indienststellung oder Verbot der zum Personenverkehr bestimmten Lokomotiven und Wagen, soweit deren Abfahrtspunkt in dem betreffenden Departement liegt, 5. Indienststellung und Ueberwachung der feststehenden Maschinen, endlich 6. um Vereidigung der Gesellschaftsbeamten.

In gleicher Weise erstattet er dem Präfekten Bericht über diejenigen Bittschriften (besonders etwaige Unterstützungsgesuche der ihm unterstellten Beamten), die beim Präfekten eingehen, deren Entscheidung aber der oberen Verwaltungsbehörde vorbehalten ist. Er macht dem Präfekten auch die von diesem gewünschten Mittheilungen über die Verhältnisse des Betriebes, besonders über Umstände, die auf die gute Ordnung und die öffentliche Sicherheit Einfluss haben können. Er macht ihm ferner Vorschläge wegen Genehmigung der Indienststellung von Lokomotiven und Wagen. Dem Staatsanwalt sendet er direkt sein Gutachten aus Anlass von Unfällen oder wegen der Strafrechtspflege unterliegenden Uebertretungen.

Abgesehen von den kurzen Berichten, die der zuerst an den Unfallort gelangende Ingenieur dem Minister direkt erstattet, hat der Oberingenieur des technischen Betriebes dem Generalinspektor eingehend über Zugunfälle zu berichten. Ende jeden Monats reicht er ihm einen von dem Verzeichniss der Dienstreisen begleiteten kurzen Bericht über den Gang des Dienstes ein und macht darin auf alle interessanten Thatsachen, besonders diejenigen, die von ihm oder seinen Beamten auf Dienstreisen festgestellt wurden, aufmerksam. Zugleich sendet er dem Generalinspektor in regelmässig wiederkehrenden Zeiträumen Nachweisungen über den Stand der Unfälle, Verspätungen und Beschwerden. Er macht häufige Rundreisen, auf denen er sich persönlich von den seitens der Gesellschaft für die Regelmässigkeit, Sicherheit und Bequemlichkeit des Betriebes ergriffenen Maassnahmen überzeugt, und besucht einmal jährlich die Büreaus der ihm unterstellten Ingenieure sowie bei Gelegenheit diejenigen der Verwaltungs-Aufsichtskommissare.

B. 3. Aufgabe des Verkehrs-Oberinspektors.

Den Verkehrs-Oberinspektoren liegt die Aufsicht über den Verkehrsdienst ob; besonders haben sie die Vorschläge der Gesellschaften bezüglich der Tarife und Nebengebühren, sowie die zwischen den Gesellschaften, den Beförderungsunternehmern und den Eigenthümern von Privat-Zweigbahnen geschlossenen Verträge zu prüfen, die Zahl der beförderten Personen und Güter, die Lage des Verkehrs sowie die Betriebsausgaben und Einnahmen festzustellen, und ihr Gutachten über die Einrichtung des Zugdienstes vom Verkehrsstandpunkte aus sowie über die Dienstanweisungen der Gesellschaften bezüglich der zu ihrem Wirkungskreis gehörigen Gegenstände abzugeben.

Dem Generalinspektor sendet der Verkehrs-Oberinspektor monatlich einen Bericht über den Gang des Dienstes, eine Uebersicht der Monatseinnahmen im Vergleich zum entsprechenden Monat des Vorjahres, ein Verzeichniss der Dienstreisen mit Angabe etwaiger Bemerkungen, eine Inhaltsangabe der dem Präfekten auf Verlangen gegebenen Auskunft, sowie der darauf ergangenen Verfügung, die Berichte der Inspektoren, eine mit Erläuterungen versehene Zusammenstellung der auf den Verkehrsdienst bezüglichen Beschwerden, ferner monatliche, vierteljährliche und jährliche Verkehrsnachweisungen und endlich Berichte über die ihm unterstellten Beamten, sowie über alle nicht direkt dem Minister vorzutragenden Angelegenheiten.

Dem Minister direkt erstattet der Oberinspektor Bericht über die Vorschläge der Gesellschaft bezüglich der Anwendung von Abfuhr-, Bestätterungs-, Anschluss- und Weiterversendungs-Verträgen, da der Generalinspektor über diese Angelegenheit nur dann befragt wird, wenn es die obere Verwaltungsbehörde für erspriesslich hält. Der Oberinspektor gibt auch der Gesellschaft die Erlasse der Präfekten bezüglich Veröffentlichung der genehmigten Tarife bekannt und beglaubigt die gedruckten Tariflisten. Der Oberinspektor hat häufige Besichtigungsreisen zu machen und muss wenigstens einmal jährlich die ganze Ausdehnung seines Aufsichtsbezirks, sowie die Büreaus der ihm unterstellten Inspektoren besuchen.

B. 4. Aufgabe des Seehafen-Oberingenieurs.

Der Seehafen-Oberingenieur vereinigt in sich bezüglich der Hafenbahnen und der Seehafen-Umschlagsstellen die Befugnisse des Oberingenieurs für Neu- und Unterhaltungsbauten, sowie die des Oberingenieurs für den technischen Betrieb; es gelten daher für ihn dem als Staatsaufsichts-Direktor des betreffenden Eisenbahnnetzes bestellten Generalinspektor gegenüber, soweit eben die Seehafenbahnen usw. in Betracht kommen, dieselben Vorschriften wie für die genannten Oberingenieure. Befinden sich in ein und demselben Seehafen Hafengeleise mehrerer Eisenbahngesellschaften, so ist der Oberingenieur dieses Hafens für die Angelegenheiten jeder Gesellschaft dem zuständigen Generalinspektor unterstellt.

Der Seehafen-Oberingenieur muss von dem Generalinspektor des Staatsaufsichts-Dienstes über diejenigen Tarife befragt werden, welche auf Sendungen von oder nach den ihm zugetheilten Häfen Bezug haben; das erstattete Gutachten wird im Bericht dem des Verkehrs-Oberinspektors angefügt. Er kann vom Generalinspektor über die den Seeverkehr betreffenden technischen Betriebsfragen zu Rathe gezogen werden, besonders über die Diensteinrichtung der Bahnhöfe in den Seestädten seines Bezirks, über die Zusammensetzung und den Gang der Züge von und nach diesen Städten und über den Anschluss dieser Züge an diejenigen der andern Linien desselben Netzes oder der Linien anderer Netze. Er muss übrigens den Generalinspektor von Amtswegen auf diejenigen Verbesserungen aufmerksam machen, welche der technische Betrieb in den genannten Gesichtspunkten im Interesse des Seeverkehrs der Häfen seines Bezirks erfahren kann.

(Schluss folgt.)

Aus England.

Bau von Untergrundbahnen in Glasgow.

Wie die „Railway News“ mittheilen, sind gegenwärtig in Glasgow mehrere für den Stadtverkehr bestimmte Eisenbahnlinien im Bau begriffen. Die erste derselben, die Glasgow

Central-Untergrundbahn, ist schon seit einem Jahre im Bau, und sollen durch diese Linie die südöstlichen Bezirke mit den nordwestlichen in bessere Verbindung gebracht werden.

Die Länge dieser Bahnlinie beträgt etwa 6 Englische Meilen (9,6 km) und sind deren Kosten auf 1 Million Pfund Sterling (104 600 £ für 1 km) veranschlagt. Der Bau soll in drei Jahren vollendet sein.

Eine weitere Stadtbahnlinie, die Glasgow District-Untergrundbahn, wird als Ringlinie den centralen Theil der Stadt und die westlichen Bezirke umfassen. Diese gleichfalls im Bau stehende Linie wird zum Unterschiede von der vorerwähnten Bahn nur dem Personen- und Gepäckverkehre, nicht aber dem Güter- und Kohlenverkehre dienen.

Die Kosten dieser ungefähr ca. 6,5 Meilen (10,5 km) langen Bahn wurden mit nur 700 000 £ veranschlagt. Für dieselbe sind ähnlich der im vorigen Jahre eröffneten Londoner elektrischen Bahn zwei getrennte, jedoch parallel laufende kreisförmige Tunnels projektirt, welche in Tiefen von 15 bis 100 Fuss unter der Oberfläche liegen. Die Betriebsweise dieser letzteren Linie ist noch nicht endgültig festgestellt, wahrscheinlich aber wird man sich nach dem günstigen Erfolge der Londoner elektrischen Bahn auch hier für den elektrischen Betrieb entscheiden. Der Fahrpreis für den ganzen Kreis der Distriktbahn wird auf 1 d. in II. Klasse und 2 d. in I. Klasse festgesetzt werden und ist beabsichtigt, alle 4 Minuten einen Zug in jeder Richtung der Bahn zu fahren. Der Bau dieser zweiten Linie wird mindestens 2 Jahre erfordern.

Fischtransporte der Eisenbahnen.

Der in volkswirthschaftlicher Beziehung so wichtige Fischfang an den Küsten des Vereinigten Königreiches und die Verwerthung seiner Produkte bedingt, dass die Eisenbahnen des Reiches zahlreiche Vorkehrungen für den Transport derselben treffen müssen, welche nicht immer als für die Bahnverwaltungen lohnend zu bezeichnen sind.

Wie die „Railway News“ mittheilt, liegt dies in der Natur des genannten Erwerbszweiges, da bei stürmischem Wetter die Boote oft tagelang nicht ausfahren können, andererseits die Fische auch ihre Plätze entweder nur vorübergehend oder auch für längere Zeit wechseln; es ist daher auch bei gutem Wetter die Ergiebigkeit des Fischfanges nicht sichergestellt und oft sehr ungleich. Die Bahnen müssen jedoch eine bedeutende Anzahl von Wagen, welche ausschliesslich für den Fischverkehr bestimmt sind, bereit halten; zur Versendung der Fische von den Küstenorten müssen ganze Züge solcher Wagen abgesendet werden, welche in vielen Fällen nur theilweise beladen werden können, wenn der Fischfang den Erwartungen nicht entsprochen hat. So besitzt die Great North of Scotlandbahn 200 besonders eingerichtete Fischwagen, welche in Eilzüge eingestellt werden können und mit Westinghousebremse, sowie mit anderen zu diesem Zwecke nothwendigen Vorkehrungen ausgerüstet sind.

Andererseits ist es aber unumgänglich erforderlich, dass die Fische als leicht verderbliche Waare nach dem Fange rasch auf den Markt gebracht werden, und kann daher das Ergebniss des Fischfanges nicht erst abgewartet werden, um sodann die nöthigen Wagen an Ort und Stelle zu senden.

Die Ausbeute an Fischen betrug im Jahre 1890 im ganzen Vereinigten Königreiche 613 000 t, deren Werth in den Häfen sich auf 6 291 000 £ stellte. Mit Einrechnung der gefangenen Schalthiere erhöhte sich der Werth dieser Produkte im genannten Jahre auf 6 750 000 £.

Wie sehr die Ausbeute an den verschiedenen Küsten wechselt, geht aus folgendem hervor:

Im Jahre 1889 betrug der Werth der an der Ostküste aufgebrachten Fische 3 127 000 £, an der Südküste 565 000 £ und an der Westküste 476 000 £. Im Jahre 1890 stieg die Ausbeute und der Werth der an der Ostküste gefangenen Fische auf 3 434 000 £, an der Südküste auf 590 000 £, also im ganzen gegen das Vorjahr nicht sehr beträchtlich, dagegen an der Westküste sehr bedeutend, und zwar auf 718 000 £. Letzteres ist um so bemerkenswerther, als im Jahre 1887 die Fischausbeute an der Westküste nur einen Werth von 168 000 £ hatte.

Von der Gesammtmenge der gefangenen Fische, an deren Transport von dem Fangorte bis zu den Verkaufsstellen auch die Schifffahrt naturgemäss in sehr bedeutendem Ausmaasse theilnahm, entfallen auf den Bahnverkehr in den Jahren

	1890 t	1889 t	1888 t
in England und Wales	283 344	286 058	264 964
„ Schottland	93 680	91 271	83 670
„ Irland	6 363	7 997	6 580
zusammen	383 387	385 326	355 214

Während in England und Irland nur einzelne Bahnen mit grösseren Mengen an diesen Transporten betheiligt waren, hatten die Schottischen Bahnen einen fast gleichmässigen Antheil an den Fischtransporten.

Hervorragend an diesen Verkehren sind betheiligt in

	1890 t	1889 t	1888 t
England und Wales			
Great Easternbahn	54 597	64 939	53 738
Great Northernbahn	7 689	6 058	6 146
Great Westernbahn	38 560	35 610	27 490
Hull und Barnsleybahn	10 776	9 267	7 855
London und Northwesternbahn	8 180	10 688	9 084
Manchester und Sheffieldbahn	69 436	67 235	69 689
North Easternbahn	52 860	48 364	48 571
Preston und Wyrebahn	6 640	6 507	8 011
Schottland			
Caledonianbahn	26 928	27 438	24 954
Glasgow und South Westernbahn	7 412	6 238	5 361
Great North of Scotlandbahn	22 570	21 182	16 981
Highlandbahn	16 234	13 269	14 013
North Britishbahn	20 536	23 144	22 361
Irland			
Belfast und Northern Countiesbahn	1 155	704	628
Cork und Bandonbahn	2 501	3 741	2 483
Midland und Great Westernbahn	1 214	1 285	1 377

Entscheidungen des Reichsgerichts.

v. O. **Enteignung.** **Die Entscheidung über den Antrag des Expropriaten, dass der Unternehmer auch die auf dem enteigneten Theile ruhenden, im Grundbuche eingetragenen Lasten übernehmen solle, liegt der Verwaltungsbehörde, nicht dem Richter ob.** Aus den Entscheidungsgründen: „Kläger hat noch beantragt, die Beklagte zu verurtheilen, auch die auf dem enteigneten Theile ruhenden, im Grundbuche eingetragenen Lasten, nämlich ein für das Dominium eingetragenes Vorkaufsrecht und Fossilienrecht, die eingetragene Rentenpflicht und ein für G. eingetragenes Wohnungsrecht, insoweit diese Lasten auf den enteigneten Theil der Parzelle entfallen, zu übernehmen. Dieses Begehren ist in dem vorliegenden Rechtsstreite unzulässig, da die Feststellungen der Bedingungen, unter welchen die Grundabtretung zu erfolgen hat, den Verwaltungsbehörden obliegt (§ 142 A. B. G.), auch nicht erhellt, dass diese die angerufene Entscheidung verweigert haben. Es würde das allerdings eine Feststellungsklage über das durch den Enteignungsbeschluss begründete Rechtsverhältniss, wenn über Auslegung des Beschlusses Streit entsteht, nicht ausschliessen. In dieser Art ist aber der Anspruch nicht erhoben und gemäss § 231 der Civil-Proz.-Ordn. begründet worden. — Dasselbe gilt von dem eventuellen Klageantrage, betreffend die zur Befreiung der enteigneten Parzelle von den fraglichen Lasten erforderlichen Aufwendungen, zumal nicht erhellt, dass nach der rechtskräftigen Entscheidung des Vorprozesses Kläger auf Befreiung der enteigneten Parzelle von den erwähnten Lasten in Anspruch genommen worden ist.“ (Entsch. des V. Civilsenats des Reichsgerichts vom 16. November 1889; Eger, Eisenb.-Entsch. Bd. VIII S. 6.)

Verschiedenes.

Die Eisenbahnen in Indien.

Ende März 1891 besass Britisch-Indien 16 996 Meilen in Betrieb befindlicher Eisenbahnen; 874 davon waren im Laufe des Rechnungsjahres erst dem Betriebe übergeben worden. Ausserdem war in diesem Jahre die Bewilligung zum Bau weiterer 1 096 Meilen ertheilt worden. Die wichtigsten der neuen Linien sind die Strecken Jodhpore-Bikanir, Godhra-Rutlam und die von Mysore. Das Gesammtkapital, welches für den Eisenbahnbau verausgabt worden war, belief sich Ende 1890 auf 212 829 000 Rupien. Die Kosten der neuen Linien betrugen durchschnittlich 13 000 Rupien für die Meile; doch schwanken die Ausgaben bedeutend, nämlich zwischen 1 843 Rupien bei der Jodhpore-Linie und 21 483 Rupien bei der Indischen Ostbahn. Die Gesammteinnahmen aller Linien im Jahre 1890 betrugen 20 670 116 Rupien, das sind 43 000 Rupien weniger als im Vorjahre; aber auch die Ausgaben haben sich verringert und beliefen sich ungefähr auf die Hälfte der Bruttoeinnahmen (49,87 %).

Die Fahrpreise und Gütertarife der Indischen Bahnen schwanken zwischen 1¾ und 3 Pice*) für die Meile in der niedrigsten Personenklasse und zwischen 2¼ und 8 Pice für die Tonne für Getreide- und Kohlentransporte.

Die Gesammtzahl der Reisenden im Jahre 1890 belief sich auf 114 082 246, jene der transportirten Waaren auf 22 612 713 t; der Verkehr blieb ungefähr der gleiche wie im Vorjahre.

*) 1 Rupie = 16 Annas zu 4 Pice oder ungefähr 1,64 ℳ

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Rumänisch-Süddeutscher Eisenbahnverband. Druckfehlerberichtigungen. Im Tarif Theil II Heft 2 für den bezeichneten Verkehr vom 1. März 1888 sind folgende Druckfehlerberichtigungen vorzunehmen:

1. Seite 52 der Frachtsatz der Schnitttafel II des Ausnahmetarifs Nr. 2 A C für Eisenwaaren à 10 000 kg ab Novéant beträgt richtig 5, 03 ℳ pro 100 kg.

2. Seite 71. Der Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr. 2 A c für Eisenwaaren à 10 000 kg in der Relation Novéant-Roman beträgt richtig 5, 57 ℳ pro 100 kg.

Wien, am 13. August 1891. (1657)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Verkehrswiederaufnahme.

Priv. Oesterreichisch - Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Die Verkehrsstörung in der Strecke Ottendorf-Mittelsteine ist seit dem 7. August d. J. wieder behoben.

Wien, am 19. August 1891. (1658)
Die Direktion.

3. Güterverkehr.

Güter- und Vieh- etc. Verkehr der Bahnhöfe Wiesbaden Rheinbahnhof und Wiesbaden Taunusbahnhof. Der zur Zeit getrennte Abfertigungsdienst für den Güter- und Vieh- etc. Verkehr der Bahnhöfe Wiesbaden Rheinbahn und Wiesbaden Taunusbahn wird vom 1. Oktober d. J. an vereinigt. Die neue Abfertigungsstelle erhält die Bezeichnung „Wiesbaden Staatsbahnhof".

Gleichzeitig werden die für die Ueberführung von Gütern zwischen Wiesbaden Taunusbahnhof und Wiesbaden Rheinbahnhof besonders festgesetzten Gebühren sowie die Gebühren für die Ueberführung von Zollgütern nach dem Zollamte auf dem Taunusbahnhof aufgehoben und durch die allgemein gültigen Tarifbestimmungen betreffend die Erhebung von Ueberfuhr- bezw. Nebengebühren ersetzt.

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Verkehrsbüreau sowie die Güterabfertigungsstellen in Wiesbaden Rheinbahn und Wiesbaden Taunusbahn. (1659)

Frankfurt a. M., den 14. August 1891.
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Russischer, Libau-Romnyer und Kursk-Kiewer Getreideverkehr. Die in den vom 1. Januar 1891 ab gültigen Theilen II des Deutsch-Russischen Ausnahmetarifs I a, des Tarifs für den Libau-Romnyer Verkehr und des Tarifs für den Kursk-Kiewer Verkehr enthaltenen Beförderungsbedingungen werden wie folgt abgeändert:

Der letzte Satz zu 4 a im ersten Absatz Seite 2 und zu 5 a Seite 22 des Deutsch-Russischen Ausnahmetarifs 1a, zu 4 a im ersten Absatz Seite 2 und zu 5 a Seite 8 des Tarifs für den Libau-Romnyer Verkehr, zu 4 a im ersten Absatz Seite 2 und zu 5 a Seite 11 des Tarifs für den Kursk-Kiewer Verkehr ist zu streichen und dafür zu setzen:

„Um das Verstreuen und Nasswerden der Ladung unterwegs zu verhindern, werden thunlichst Vorkehrungen getroffen werden. Eine Haftung für die ab Grenze westlich dadurch entstehenden Verluste wird bahnseitig jedoch nicht übernommen.

Seitens der Partei zur Dichtung der Wagen verwendete Geräthschaften werden nach Maassgabe der allgemeinen Tarifvorschriften B III 9 des Deutschen Gütertarifs, Theil I, frachtfrei bis zur Grenze zurückbefördert.

Bei bahnseitiger Entladung auf Antrag des Empfängers oder nach Ablauf der Entladefrist wird neben den Kosten für etwa erfolgte Beschaffung oder Anmiethung von Säcken eine besondere Gebühr nach dem Lokaltarif der betreffenden Deutschen Empfangsbahn erhoben.

Erweist sich die Umladung eines mit Getreide, Hülsenfrüchten, Kleie oder Oelsaaten in loser Schüttung beladenen Wagens unterwegs aus irgend einem Grunde als nothwendig, so steht es der Eisenbahnverwaltung frei, das Gut entweder in Säcke gefüllt oder in loser Schüttung in einem anderen Wagen weiterzusenden."

Diese Bestimmungen treten vom 1. Oktober 1891 ab in Kraft.

Bromberg, den 18. August 1891. (1660)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Die in den auch für den Verkehr zwischen den diesseitigen Stationen Basel Bad. Bahnhof und Waldshut einerseits und Schweizerischen Stationen andererseits gültigen gemeinsamen Schweizerischen Ausnahmetarifen Nr. 6 (für Getreide), Nr. 8 (für rohes Eis), Nr. 11 (für Heu und Stroh), Nr. 12 (für rohe, ungemahlene Gerberrinde) und Nr. 13 (für Cement, Kalk und Gyps) enthaltenen besonderen Ausnahmefrachtsätze für die Stationen der Strecke Wädensweil-Einsiedeln der Schweizerischen Südostbahn sind mit 15. August l. J. ausser Kraft getreten. Die Frachtberechnung erfolgt von diesem Tage ab auf Grund der Taxschemas dieser Ausnahmetarife und der neuen Tarifentfernungen.

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 16. August 1891. (1661)
Generaldirektion.

Ostdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 2 [illegible] (Weintrauben, auch frisches Obst) im Ostdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbande finden bis auf weiteres auch auf den Artikel „Melonen" Anwendung.

Ferner treten mit sofortiger Gültigkeit für Melonen, Weintrauben und frisches Obst, bei Aufgabe mit weissen Frachtbriefen und eilgutmässiger Beförderung in jeder Quantität folgende direkte Frachtsätze in Kraft:

zwischen	für 100 kg ℳ
Nagy-Kikinda- Berlin Schlesisch. und Görlitzer Bhf. / Anhalt-Dresdener Bhf.	12, 60
Nagy-Kikinda- Breslau Oberschlesisch. Bhf. / Freiburger „	9, 02
Kolozsvár- Berlin Schlesisch. und Görlitzer Bhf. / Anhalt-Dresdener Bhf.	13, 26

Breslau, den 17. August 1891. (1662)
Königliche Eisenbahndirektion,
für die Deutschen Verbandverwaltungen.

Staatsbahnverkehr Berlin-Erfurt. Am 17. d. Mts. ist für die Beförderung von Kiesabbränden von Greiffenberg i. Schl. nach Unterwellenborn ein Ausnahmefrachtsatz von 0,81 ℳ für 100 kg in Kraft getreten.

Erfurt, den 18. August 1891. (1663)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberhessisch - Hessischer Verkehr. Vom 20. d. Mts. ab gelangt ein ermässigter Ausnahmesatz für Steine des Spezialtarifs III zwischen Stockheim und Worms bezw. Worms Hafen zur Einführung, gleichzeitig wird der zwischen Büdingen und Worms bestehende Ausnahmesatz auf Worms Hafen ausgedehnt. Nähere Auskunft ertheilen die genannten Güterabfertigungsstellen.

Giessen, den 17. August 1891. (1664)
Gr. Direktion
der Oberhessischen Eisenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zu den Tarifen für den Güterverkehr Basel Bad. Bahnhof loko und transit - Mittel- und Westschweiz sind die I. Nachträge erschienen. Dieselben können von unserm Gütertarifbüreau, sowie von der Gr. Badischen Güterverwaltung in Basel unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 16. August 1891. (1665)
Generaldirektion.

Schlesisch - Süddeutscher Verband. Mit Wirksamkeit vom 25. August l. J. kommt zwischen Unterkochen (Württ.) und Friedland i. Schles. ein Frachtsatz des Ausnahmetarifs 2 für Holz von 2, 21 ℳ pro 100 kg zur Einführung.

München, den 15. August 1891. (1666)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Am 1. Oktober l. J. gelangt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Kaolin, Thonerde etc. etc. in gewöhnlicher Fracht im Verkehr zwischen Stationen der K. K. priv. Böhmischen Westbahn und der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen einerseits und Stationen der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits zur Einführung.

Hierdurch werden die in den Tarifheften II und IV vom 1. April 1879 und deren Nachträgen für den Böhmisch-Bayerisch - Vorarlberger Güterverkehr enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 10 aufgehoben.

München, den 14. August 1891. (1667)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbandsgüterverkehr. Am 1. September d. J. treten neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6a und b (Europäisches Holz) für den Verkehr zwischen Adlerkosteletz, Branzaus, Caslau, Cerma-Jeleni, Iglau, Kladrub, Mährisch-Budwitz, Okrischko, Polna-Stecken, Pottenstein, Senftenberg, Startsch-Trebitsch und Wiese einerseits und Berthelsdorf, Döbeln, Dresden, Freiberg in Sachsen, Gröditz, Nossen, Pirna, Potschappel und Waldheim andererseits in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, den 15. August 1891. (1668)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Werrabahn-Bayerischer Güterverkehr. Der am 1. September d. J. in Kraft tretende neue Tarif kann nunmehr zum Preise von 0,70 ℳ für das Stück von den Güterabfertigungsstellen der Bayerischen Staatsbahn und Werrabahn bezogen werden.

Meiningen, den 17. August 1890. (1669)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Am 1. September d. J. gelangen die Nachträge I zu den Tarifheften 1—4 des Verbands-Gütertarifs zur Ausgabe. Dieselben enthalten Entfernungen und Frachtsätze für die neu einbezogenen Stationen Connewitz, Hartmannsdorf und Wilthen der Sächsischen Staatsbahn, Neckarelz der Badischen Staatsbahn und Oberehnheim und St. Kreutz i. L. der Reichsbahnen, sowie Ergänzungen und Aenderungen des Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter und für Twiste, ausserdem Berichtigungen einzelner Entfernungen und Frachtsätze.

Soweit durch die letzteren im Verkehre mit einzelnen Badischen und Elsässischen Stationen Erhöhungen eintreten, kommen diese erst vom 15. Oktober d. J. ab zur Anwendung.

Die Nachträge sind durch die betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, am 17. August 1891. (1670)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für Getreide und Mühlenfabrikate. Mit dem 1. September d. J. gelangt in den Lokal- und Wechselverkehren der Preussischen Staatsbahnen sowie im Verkehr derselben mit den Oldenburgischen Staatsbahnen ein allgemeiner Ausnahmetarif für

1. Getreide aller Art, als Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Mais (Kukuruz), Hirse und Buchweizen, ferner Hülsenfrüchte (auch geschälte);
2. Mühlenfabrikate (Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten, auch Braunmehl, Spelz- und Griesmehl, Gerstenmehl, Maismehl, Graupen, Grütze, Gries, gerollte Gerste, geschrotenes Getreide und Futtermehl)

zur Einführung, durch welchen für Entfernungen über 200 km gegenüber den bisherigen normalen Sätzen Ermässigungen eintreten.

Auf Entfernungen unter 200 km bleiben die normalen Sätze in Kraft.

Die bereits bestehenden besonderen wie allgemeinen Ausnahmetarife für Getreide und Mühlenfabrikate, soweit dieselben billiger sind, beziehentlich Artikel enthalten, welche in den neuen allgemeinen Ausnahmetarif Aufnahme nicht gefunden haben, bleiben daneben bis auf weiteres in Gültigkeit.

Nähere Auskunft über die Sätze geben bis zum Druck der Tariftabellen die Verkehrsbüreaus der Königlichen Eisenbahndirektionen.

Berlin, den 19. August 1891. (1671MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen Königlichen
Eisenbahndirektionen.

Ausnahmefrachtsätze für gebrannte Steine von Löwenberg i. Schl. nach Berlin. Am 20. August d. J. treten für den Versand von gebrannten Steinen (Mauersteinen, Dachsteinen, Thonsteinen, Lehmsteinen, Chamottesteinen und feuerfesten Steinen) in Wagenladungen von 10 000 kg bezw. bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von Löwenberg i. Schl. nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen ermässigte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen auf Wunsch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hierselbst, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 14. August 1891. (1672MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verbandsverkehr. Für den Milchversand von Zschortau nach Leipzig, Bayer. Bahnhof, werden mit Gültigkeit vom 1. September d. J. ab besondere Frachtvergünstigungen gewährt, welche bei den genannten Dienststellen zu erfahren sind.

Dresden, am 19. August 1891. (1673)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Die im 1. Heft der Württembergisch-Schweizerischen Gütertarife vom 1. Mai l. J. enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen Bretten Württ. Bahn einerseits und Aarau und Luzern andererseits, sowie zwischen Pforzheim Württ. Bahn einerseits und Aarau, Lenzburg und Luzern andererseits gelten, soweit sie niedriger sind als die entsprechenden Frachtsätze für Bretten Bad. Bahn bezw. Pforzheim Bad. Bahn im Heft I A der Südwestdeutsch-Schweizerischen Gütertarife mit sofortiger Wirkung auch für den Verkehr zwischen den genannten Badischen Stationen einerseits und Aarau, Lenzburg und Luzern andererseits

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 14. August 1891. (1674)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Gr. Badischen Staatseisenbahnen.

Für den Güterverkehr zwischen den Französischen Hafenstationen Le Hâvre, Honfleur, Trouville-Deauville, Caen, Fécamp, Rouen, Dieppe, Dünkirchen, Calais, Gravelines, Boulogne, St. Valery und Le Tréport-Mers einerseits und Basel (Centralbahnhof) andererseits über Alt Münsterol tritt mit dem 1. Oktober 1891 ein neuer direkter Tarif in Kraft, welcher auch für Sendungen nach und von den an der Linie Alt-Münsterol-Mülhausen-Basel belegenen Elsässischen Stationen anwendbar ist.

Mit dem gleichen Tage werden die in dem direkten Transittarif vom 1. August 1881 bezw. dessen Nachträgen enthaltenen Bedingungen und Frachtsätze für die oben bezeichneten Stationsverbindungen aufgehoben. Neben zahlreichen Frachtermässigungen ergeben sich aus dem neuen Tarif auch Frachterhöhungen für gewisse Sendungen.

Weitere Auskunft ertheilt die Verkehrsinspektion in Basel.

Strassburg, den 14. August 1891. (1675)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Elbeumschlagsverkehr für Westösterreich. Einführung eines neuen Tarifes. Mit 1. Oktober 1891 gelangt ein neuer Elbeumschlagstarif für Westösterreich zur Einführung, welcher ausser allgemeinen Ermässigungen auch bei einigen Stationen theilweise Frachterhöhungen enthalten wird.

Durch den vorgenannten Tarif gelangen mit 1. Oktober 1891 folgende Tarife sammt Nachträgen zur Aufhebung:

Tarif Westösterreich-Aussig-Landungsplatz vom 15. Mai 1888 sammt Nachträgen I—VI,
Tarif Westösterreich-Schönpriesen-Umschlag vom 15. September 1889 sammt Nachträgen I—II,
Tarif Nordwestböhmen-Laube vom 15. Mai 1888 sammt Nachträgen I—IV,
Tarif Dresden-Elbkai-Nordwestböhmen vom 15. Juni bezw. 1. August 1880 sammt Nachträgen I—III,

ferner die in den Tarifen

Oesterreich-Aussig-Landungsplatz,
Oesterreich-Schönpriesen-Umschlag,
Oesterreich-Laube und
Oesterreich-Dresden-Elbkai

nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für jene Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, welche in dem

Nachtrag IX Oesterreich-Aussig-Landungsplatz,
Nachtrag X Oesterreich-Schönpriesen-Umschlag,
Nachtrag IX Oesterreich-Laube und
Nachtrag VIII Oesterreich-Dresden-Elbkai,

gültig vom 1. Januar 1891, besonders angeführt sind.

Hierzu wird bemerkt, dass für nachfolgende Stationen im Verkehre mit den Elbeumschlagsplätzen keine neuen Frachtsätze erstellt werden:

Admont	Melk
Assling	Mösel
Eisenerz	Radmer
Freistadt i. O.	Rosenau
Gross-Ramming	Rottenmann
Hainfeld	St. Veit a. d. Gölsen
Jauerburg	Scheibbs
Kalmang	Schrambach
Kienberg-Gamming	Selzthal
Krumm-Nussbaum	Steinabrückl
Lees-Veldes	Tarvis
Lietzen	Thörl-Maglern
Lilienfeld	Traisen
Mauthausen	Trieben.

Der neue Tarif ist ab 15. September 1891 bei der Direktion der Oesterreichischen Nordwestbahn in Wien zum Preise von 50 kr. Oe. W. zu beziehen und ertheilt das kommerzielle Büreau der vorgenannten Verwaltung Auskunft über die eintretenden Erhöhungen.

Wien, am 18. August 1891. (1676)
Direktion
der Oesterreichischen Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Schuppen aus Erdwachs oder Paraffin treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Tarnow	227 ₰
Tarnopol	427 „
Von Schönpriesen-Umschlag nach	
Tarnow	222 „
Tarnopol	422 „
Von Dresden-Elbkai nach	
Tarnow	274 „
Tarnopol	474 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag

verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, den 18. August 1891. (1677)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Eichenholz-Extrakt treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	
von Wien K. E. B., K. F. J. B., K. F. N. B., Oe. N. W. B., Oe. U. St. E. G.	110 ₰
Wien-Kaibahnhof Wien-Donau-Uferbahnhof der K. F. N. B.	111 „
Korneuburg . . .	103 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Wien K. E. B., K. F. J. B., K. F. N. B., Oe. N. W. B., Oe. U. St. E. G.	105 „
Wien-Kaibahnhof Wien-Donau-Uferbahnhof der K. F. N. B.	106 „
Korneuburg . . .	98 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Wien K. E. B., K. F. J. B., K. F. N. B., Oe. N. W. B., Oe. U. St. E. G.	157 „
Wien-Kaibahnhof Wien-Donau-Uferbahnhof der K. F. N. B.	158 „
Korneuburg . . .	150 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 14. August 1891. (1678)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Pilé- und Raffinadezucker treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	
von Cakovic	74 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Cakovic	69 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Cakovic	110 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exkl. 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, den 14. August 1891. (1679)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

4. Verdingungen.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 15 offenen Niederbordwagen, 5 bedeckt gebauten Güterwagen und 1 Personenwagen II./III. Klasse soll vergeben werden. Angebote sind bis zum 25. August d. J. dahier einzureichen. Die Bedingungen nebst Zeichnungen können gegen frankirte Einsendung von 70 ₰ für die einzelne Wagengattung und von 2,00 *M.* für sämmtliche 3 Gattungen durch unser Sekretariat bezogen werden.

Giessen, den 14. August 1891. (1680)

Gr. Direktion.

Verdingung der Lieferung und Aufstellung einer Lokomotiv-Drehscheibe von 14,067 m Nutzlänge für Bahnhof Eisenach am 5. September d. J., Vormittags 11½ Uhr, im unterzeichneten Büreau. Bedingungen und Zeichnungen liegen im unterzeichneten Büreau während der Geschäftsstunden zur Einsichtnahme aus, dieselben können auch nebst dem Angebotsbogen gegen postfreie Einsendung von 2 *M.* 40 ₰ in Baar (nicht in Briefmarken) portopflichtig von da bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und mit der im Angebotsbogen bezeichneten Aufschrift versehen bis zu oben angegebenem Termin einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Erfurt, den 18. August 1891. (1681)

Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Verding von Zinkchlorid. Die im Rechnungsjahre 1891/92 erforderlichen 110 000 kg Zinkchlorid sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Bedingungen nebst dem zum Angebot zu benutzenden Formular liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhauer-Uferstrasse Nr. 1 zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 60 ₰ bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote im vorbezeichneten Büreau findet am 28. August 1891 Vormittags, 11 Uhr, statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 12. September 1891.

Magdeburg, den 14. August 1891. (1682)

Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

olumbus-Freitreppe
D. R. P.
Columbus-Perron und Trottoir aus Eisen, für Gärten, Wege, Böschungen, Dämme; besonders vortheilhaft für Anlagen in aufgeschüttetem Boden; haltbarer, schöner, 33 % billiger als Steintreppen. Ill. Preisliste kostenfrei.
Richard Hermanns & Co., Elberfeld.

Die Bombe.
Enthüllungen über den Bau und die Verwaltung der serbischen Staatsbahnen. — A. d. Serb. übers. v. W. Rudow. — M. e. Vorw. v. Carl Paasch. — — Preis **1** *M.* **20** ₰. —
Franko gegen **M. 1.25** in Marken. — Gustav Uhl, Verlag, in Leipzig.

Schienenbruch-Verbände
einfachster und sicherster Apparat, entstandene Schienenbrüche in 2 Minuten zu beseitigen, liefert sofort
Lorenz Zawadzki,
Maschinenfabrikant, Samter.

Vorkursus: October. **Anhaltische Bauschule Zerbst** Wintersemester: 4. November.
Bauhandwerker, Tischler, Steinmetzen, Ziegelei-Techniker, s. Fachschule f. Eisenb.-, Strassen- u. Wasserbautechniker. Reifeprfg. v. Staats-Prüfungs-Commiss. Kostenf. Ausk. d. d. Direct.

Rudolf Weber, Haynau i/Schlesien
empfiehlt seine anerkannt vorzüglichen
Eisenbahn-Blitz-Draisinen
neuester Construction.
Preis pro Stück 300 Mark.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin.
Kgl. Eisenbahn-Betriebsamt.
Stralsund, d. 23/10. 90.

An Herrn Rudolf Weber, Haynau i/Schl.

Auf das gefl. Schreiben v. 12/8. d. J. erwidern wir Ihnen ergebenst, dass die von Ihnen in diesem Jahre bezogenen 3 sogenannten Blitz-Draisinen sich bisher gut bewährt haben. Dieselben verbinden Leichtigkeit, Fahrsicherheit und bequemen Sitz mit leichter Transportfähigkeit. Wir halten diese Draisinen zur Benützung für Streckenrevisionen für wohl geeignet.

gez. Hoos.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 8. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 66. **Zeitung des Vereins** 1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 28 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 26. August 1891.

Dieser Nummer liegt Nr. 16 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Die elektrische Strassenbahn in Halle. (Fortsetzung.)

Vereins-Mittheilungen:
Neue Vereinsbahnstrecken.
Rundschreiben.

Aus dem Deutschen Reich:
Unfälle im Monai Juni d. J.
Betriebseröffnungen.
Eröffnungen und Erweiterungen der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Vorarbeiten.
Oldenburg: Landtagsvorlagen.
Bayerische Staatseisenbahnen.
Potsdamer Bahnhof in Berlin.
Werrabahn.
Der Buchhandel auf den Eisenbahnstationen.
Münchener Strassenbahn-A.-G.
Schleswigsche Strassenbahn.
Verein Deutscher Lokomotivführer.
Moselkanalisirung.
Der Seeverkehr in den Preussischen Häfen.
Bromberger Schleppschifffahrts-Aktiengesellschaft.

Die Staatsaufsicht über den Eisenbahnbetrieb in Frankreich. (Schluss.)

Aus der Schweiz:
Simplondurchstich.
Bundesrathsbeschluss, betreffend Güterverkehr auf Eisenbahnen.
Schweizerische Südostbahn.
Schweizerische Nordostbahn.
Lauterbrunnen-Mürrenbahn.
Eisenbahnunglück bei Zollikofen.

Bücherschau:
Krönig, F., Regierungsrath: Die Verwaltung der Preussischen Staatsbahnen. Erster Theil.

Amtliche Bekanntmachungen:
1. Verkehrsstörungen.
2. Güterverkehr.
3. Verdingungen.

Die elektrische Strassenbahn in Halle.

(Fortsetzung aus Nr. 65.)

Im Jahre 1887 begann in Amerika eine neue Entwickelung der Strassenbahnen, eine Entwickelung, welche bei ihrem Beginn schon merkwürdig war und auch jetzt, obgleich nicht mehr neu, doch noch überaus grossartig ist.

Die erste elektrische Strassenbahn von Bedeutung wurde in den Vereinigten Staaten in Richmond, Virginia, von Frank J. Sprague ausgeführt. Eine Gegend, welche dem Bau mehr Schwierigkeiten bietet, ist kaum denkbar. Richmond ist eine sehr hügelige Stadt, am Ufer des James River gelegen, ähnlich wie Albany am Hudson; nur ist Richmond getheilt durch 3 oder 4 Thäler quer zur Stromrichtung, und doch fand man es für gut, elektrische Triebkraft anstatt der Pferde bei den Strassenbahnen dieser Stadt einzuführen. Als man von dem Projekt zum ersten Mal hörte, betrachtete man es als tollkühn bis zum Unverstand; die allgemeine Verwunderung, als es ausgeführt war, wird am besten ausgedrückt durch die Geschichte von einem alten Neger, welcher, als er zum ersten Male sah, wie der elektrisch betriebene Strassenbahnwagen eine Steigung von 10 % ohne sichtbares Betriebsmittel überwand, die Hände emporhob und ausrief: „O Gott im Himmel! was werden die Weissen jetzt noch anfangen! Als die Neger befreit wurden, sagten wir, sie würden alle verhungern und nun leben sie nicht nur weiter ohne die Neger, sondern haben sogar dem Maulthier den Laufpass gegeben!“

Binnen 3 Jahren nach diesem ersten Versuche haben die elektrischen Strassenbahnen in beinahe jeder grösseren Stadt Amerikas die Pferdebahn verdrängt.

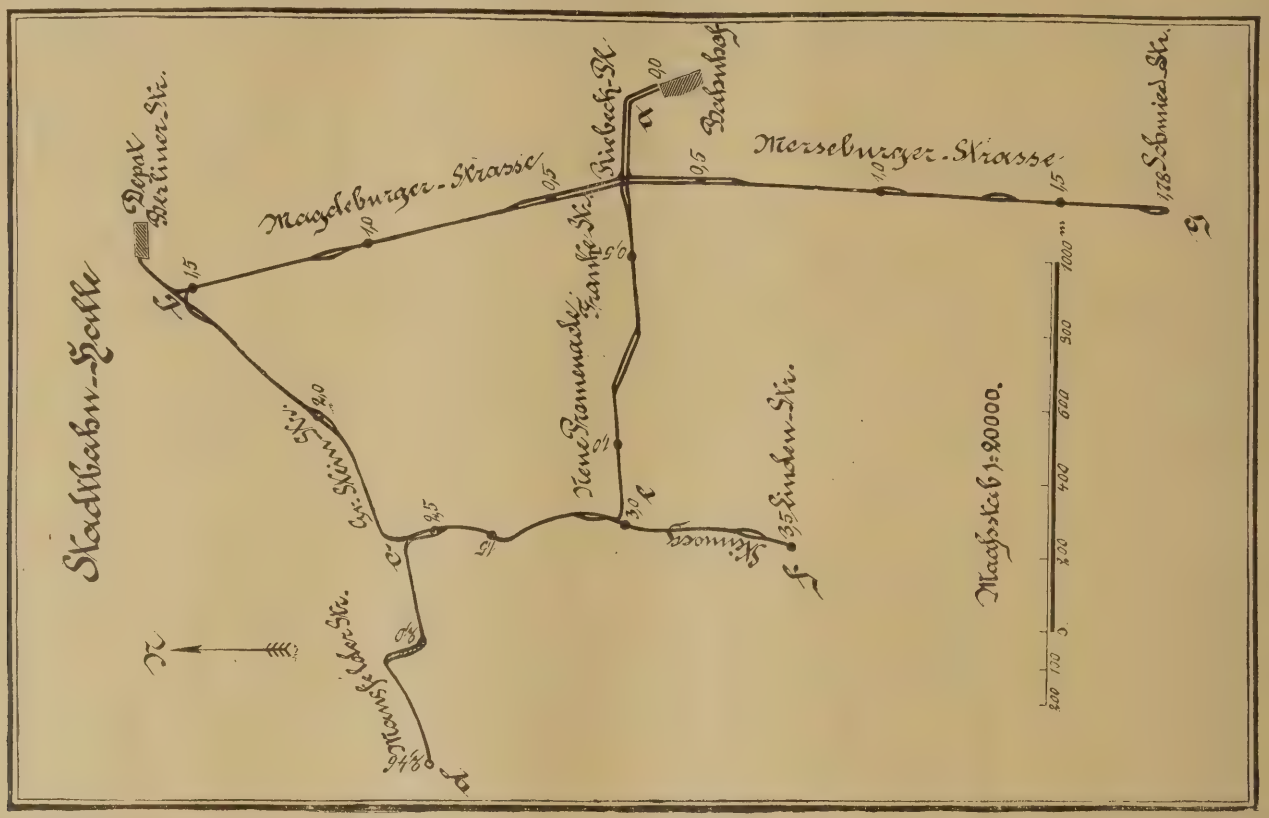
Die verschiedenen Systeme elektrischer Strassenbahnen, soweit sie bis jetzt praktisch versucht wurden, sind 4 an der Zahl.

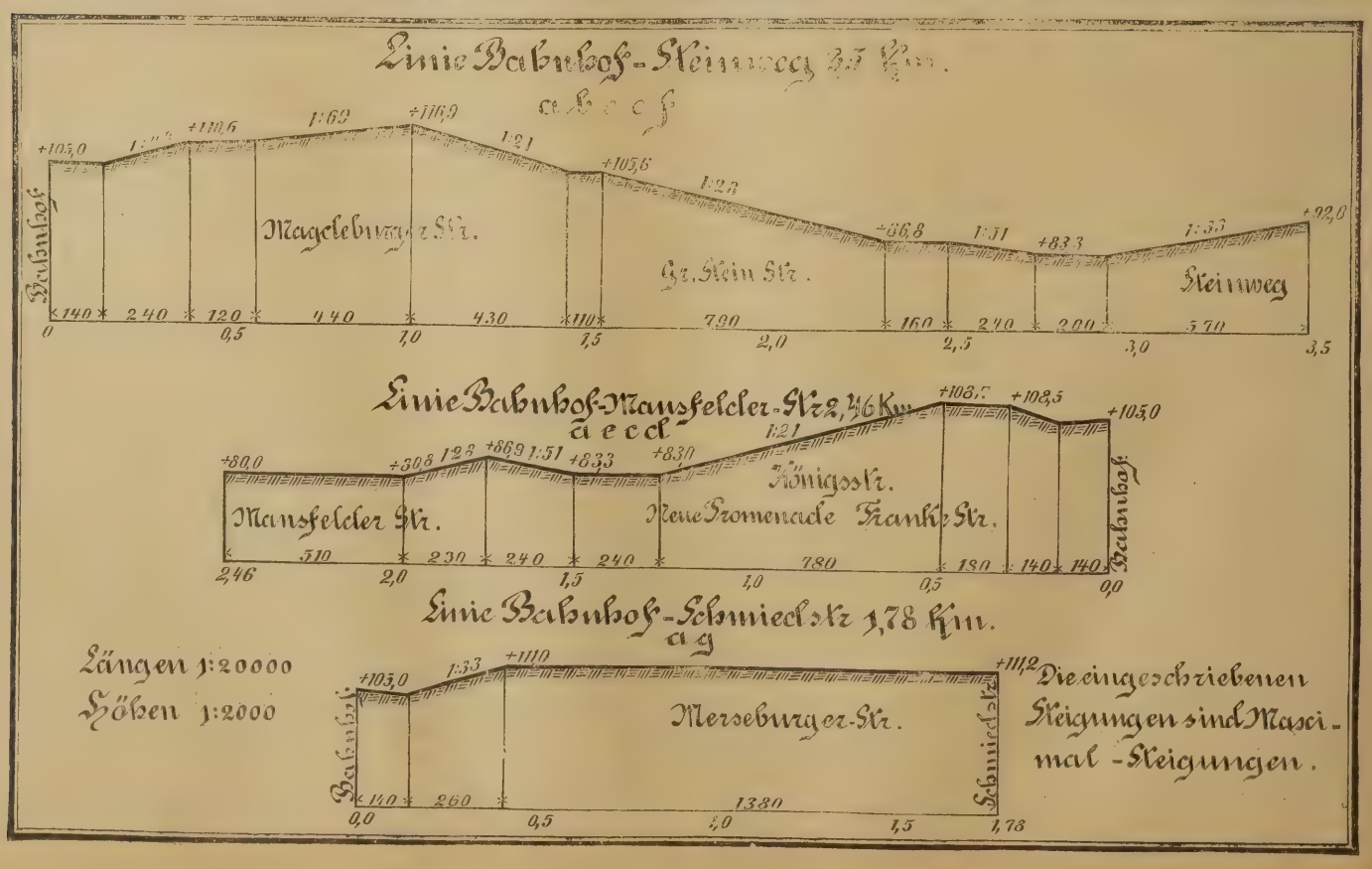
1. Der Akkumulatorenbetrieb. Der Strassenbahnwagen ist mit einem Elektromotor versehen, welcher durch Elektrizität, die in dem Wagen selbst aufgespeichert ist, betrieben wird. Es wird gewissermaassen Elektrizität in metallische Schwämme eingepumpt, welche eine grosse Menge derselben aufzunehmen imstande sind; dies geschieht in der Stromerzeugungsstation. Die metallischen Schwämme werden, mit Elektrizität gesättigt, in den Wagen aufgestellt und diese aufgespeicherte Elektrizität soll theoretisch den Elektromotor während einer beträchtlich langen Zeit betreiben können. Ist die Batterie erschöpft, so wird sie durch eine frische ersetzt und für einen anderen Wagen von neuem geladen. Die Akkumulatorenbatterie ist zweifellos, wenn einmal vervollkommnet, auf ebenen Strecken ein willkommenes Betriebsmittel für elektrische Strassenbahnen, aber bis jetzt hat sie sich noch nicht erfolgreich gezeigt. Versuche mit diesem System finden eben noch statt auf der Madison Avenuelinie in Newyork, in Beverly, Danvers in Massachusetts und in Washington; aber die grösste Schwierigkeit,

welche zu überwinden und welche noch lange nicht als überwunden zu betrachten ist, ist die rasche Zerstörung der Batterieplatten und ihr grosses Gewicht. Erstere macht die Betriebskosten zu hoch und letzteres belastet die Wagen zu stark.

2. Das zweite System, welches versucht wurde, ist bekannt als das Kanalsystem. Bei diesem sind die Leitungen, welche den elektrischen Strom dem Wagen zuführen, unterirdisch verlegt und der Strom wird dem Motor durch einen Schlitz in der Erdoberfläche zugeführt. Die Einrichtung wurde in Denver, Boston, Newyork City und anderwärts erprobt, ist aber ausserordentlich theuer, unzuverlässig und an genannten Plätzen nunmehr aufgegeben worden.

3. Das dritte System ist bekannt als das System mit doppelter oberirdischer Zuleitung. Es ist auch sehr theuer, beschwerlich und unschön und nur in kleinem Maassstabe in etwa 6 oder 8 Städten Nordamerikas zur Anwendung gekommen.





4. Das vierte System mit einfacher oberirdischer Stromzuführung ist das einzige, welches sich als ein technischer und wirthschaftlicher Erfolg erwiesen hat.

In Halle ist das System mit einfacher Oberleitung angewendet. Die Stadt liegt in einem hügeligen Terrain. Auf der Stadtbahn kommen Steigungen von 1 : 21 vor, welche beim Pferdebahnbetriebe ohne Vorspanngestellung nicht zu überwinden sind. Für den elektrischen Betrieb bilden diese Steigungsverhältnisse keine Schwierigkeiten. In den vorstehenden Abbildungen sind die Längen-, Krümmungs- und Höhenverhältnisse der elektrischen Eisenbahn näher zu ersehen. Es kommen drei Betriebslinien in Frage, welche zusammen mit 19—20 Motorwagen betrieben werden.

Bei der Einrichtung und dem Betriebe einer elektrischen Bahn sind folgende drei Theile zu unterscheiden:

1. die Kraftstation, wo die elektrische Kraft in einer oder mehreren Dynamomaschinen durch Dampfkraft erzeugt wird,

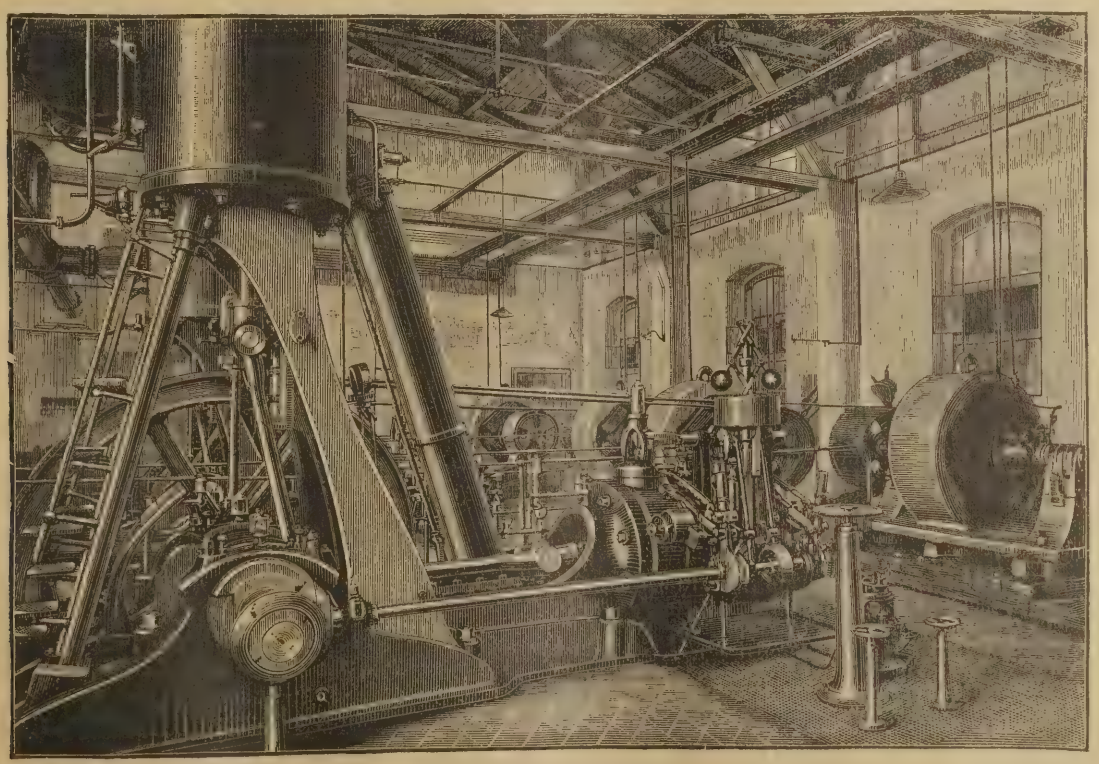
2. die Hinleitung der elektrischen Kraft nach den auf den Geleisen verkehrenden Wagen,

3. die Motorwagen, in deren elektrischen Triebwerken der Strom in mechanische Arbeit umgesetzt wird.

Die Gebäude des Pferdebahndepots der Halleschen Stadtbahn sind für die elektrische Krattstation umgebaut. Drei Wasserröhrenkessel (System Steinmüller) von je 151,6 qm Heizfläche, mit je 2,78 qm Treppenrostfläche ausgerüstet, liefern den erforderlichen Dampf, bilden gewissermaassen die Kraftquelle. Zwei dieser Kessel reichen für den regelmässigen Betrieb aus, der dritte steht in Reserve. Die ganze Frontbreite der 3 Kessel, welche fast nebeneinander mit gemeinschaftlichem Mittelmauerwerk liegen, beträgt 8,5 m und wird die Beseitigung von Russ und Flugasche in der vollkommensten Weise von der Vorderfront und Hinterfront der Kessel aus während des Betriebes bewerkstelligt, also nicht seitlich, wie sonst bei Wasserrohrkesseln bedingt. Die Kessel sind für 10 Atm. Betriebsüberdruck konstruirt. Sie sind mit der besten rauchverzehrenden Feuerung und für die Beschickung der in Halle und Umgegend allgemein Verwendung findenden leichten Braunkohlen eingerichtet. Wasser aus Tiefbrunnen für die Kesselspeisung oder gar für Kondensation war nicht zu erlangen. Der Untergrund besteht aus schwerem Lehmboden und weiter in der Tiefe steht Porphyr. Deshalb war es geboten, das Wasser aus der städtischen Leitung zu nehmen und mit dem Wasserverbrauch sehr sparsam umzugehen. Nebenbei musste auf eine Reinigung des Wassers Rücksicht genommen werden, um Kesselsteinbildungen so vollkommen als möglich einzuschränken. Zu dem Zwecke ist eine Einrichtung zur Reinigung des Wassers auf kaltem Wege (System der Maschinenbauanstalt Humboldt in Kalk bei Köln) getroffen. Es wird durch Zusatz von Soda und Kalk ein sehr schwach alkalisches Wasser von 4,5 ° erzielt. Die in dem Leitungswasser enthaltene Magnesia scheidet sich als Schlamm im Vorwärmer ab. Die Kesselsteinbildung ist so vermieden.

Die Kessel liefern den Dampf für 2 grosse Dampfmaschinen. Dieselben sind als kombinirt liegende und stehende Verbundmaschinen und — wie schon erwähnt — ohne Kondensation von der Görlitzer Maschinenbauanstalt gebaut. Der horizontale Hochdruckcylinder hat 340 mm Durchmesser und 550 mm Kolbenhub und besitzt Ventilsteuerung, Patent Collmann. Der vertikale Niederdruckcylinder hat 510 mm Durchmesser, 550 mm Kolbenhub und Schiebersteuerung sowie Meyer'sche von Hand zu bedienende, während des Ganges veränderliche Expansion. Jede dieser Dampfmaschinen ergibt bei der normalen Geschwindigkeit von 180 Umdrehungen in der Minute bei 8 Atm. Ueberdruck Admissionsspannung und bei dem ökonomisch vortheilhaftesten Füllungsgrade eine normale Leistung von 125 effektiven Pferdekräften, die sich jedoch bei 10 Atm. Ueberdruck in den Kesseln, also etwa 9,5—9,75 Atm. Ueberdruck Admissionsspannung und entsprechend höherem Füllungsgrade auf eine maximale Leistung von über 200 effektiven Pferdekräften erhöht, so dass eventuell jede der beiden Maschinen für sich allein den vollen Betrieb übernehmen kann.

Die Präzisionssteuerung wurde im vorliegenden Falle für den Hochdruckcylinder gewählt, um bei den plötzlich auftretenden bedeutenden Schwankungen in der Belastung der Dampfmaschinen und Dynamomaschinen, wie sie bei elektrischen Bahnbetrieben naturgemäss auftreten, dennoch eine



Inneres der Kraftstation.

selbstthätige Geschwindigkeitsregulirung und einen dauernd durchaus gleichmässigen Gang der Dampfmaschinen und Dynamomaschinen zu erzielen. Dieser Zweck ist durch die angewandte und an den Maschinen ausgeführte Präzisionsventilsteuerung, Patent Collmann, in vorzüglichster Weise erreicht und zwar derartig, dass die von denselben Dynamomaschinen gespeiste elektrische Beleuchtung gleichzeitig vollkommen funktionirt.

Die Kombination eines liegenden und eines stehenden Cylinders bot einestheils den Vortheil, die Anordnung der Dampfmaschine mit Rücksicht auf die wünschenswerthe möglichste Raumersparniss zu einer sehr kompendiösen gestalten zu können, anderentheils wurde durch diese Kombination die Anwendung einer doppelt gekröpften Schwungradwelle mit um 90 ° versetzten Kurbeln vermieden und bei Verwendung einer nur einfach gekröpften und deshalb betriebssicheren Schwungradwelle dennoch gleichzeitig die gegeneinander um einen rechten Winkel versetzte Arbeit beider Dampfcylinder wiederum erzielt.

Trotz der hohen Geschwindigkeit bis zu 200 Umdrehungen in der Minute arbeitet die zwangläufige Ventilsteuerung tadellos und ist auch der Gang der Maschine ein ruhiger und geräuschloser.

Mittelst Riemenübersetzung werden von den beiden Dampfmaschinen 4 Dynamomaschinen angetrieben, welche, wie sämmtliche übrigen elektrischen Einrichtungen der Stadtbahn, in den Fabriken der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft zu Berlin gebaut sind. Diese Dynamomaschinen sind mit Nebenschlussschaltung versehen, leisten bei 500 Volt bis 120 Ampère, haben eine Umdrehungszahl von 520 in der Minute und einen Kraftverbrauch bis zu 90 Pferdestärken.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 15,89 km lange Strecke Salzwedel-Lüchow der Königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg sowie die 10,63 km lange Strecke Schmalkalden-Steinbach-Hallenberg der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt, welche voraussichtlich am 1. Oktober bezw. 1. November d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden, sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2833 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Beförderung von Briefen nach Schweden und Norwegen (abgesandt am 21. d. Mts.).

Nr. 2851 vom 21. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 24. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Unfälle im Monat Juni d. J.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten, im „Reichs- und Staatsanzeiger" veröffentlichten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Juni d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 13 Entgleisungen und 2 Zusammenstösse auf freier Bahn, 24 Entgleisungen und 13 Zusammenstösse in Stationen und 221 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 234 Personen verunglückt, sowie 30 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 112 unerheblich beschädigt. Von den beförderten Reisenden wurden 8 verletzt, und zwar entfallen: 2 Verletzungen auf die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen, je eine Verletzung auf die Stargard-Cüstriner (einschliesslich Glasow-Berlinchener) Eisenbahn, auf die Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen und auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Breslau, Köln (linksrh.), Köln (rechtsrh.) und Hannover. Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 28 getödtet und 156 verletzt, von Steuer- usw. Beamten 1 getödtet und 4 verletzt, von fremden Personen (einschl. der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 16 getödtet und 21 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 53 Beamte verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 33 573,84 km Betriebslänge und 956 516 589 geförderten Achskilometern) 256 Fälle; davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, auf der Main-Neckar-Eisenbahn, im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrh.) zu Köln und auf den Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2 529,33 km Betriebslänge und 29 496 844 geförderten Achskilometern) 17 Fälle, davon sind verhältnissmässig auf der Kiel-Flensburger Eisenbahn, auf der Werrabahn und auf der Stargard-Cüstriner (einschliesslich Glasow-Berlinchener) Eisenbahn die meisten Unfälle vorgekommen.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Erfurt. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt wird die 10,63 km lange vollspurig gebaute Theilstrecke Schmalkalden-Steinbach-Hallenberg der im Bau begriffenen Bahnlinie Schmalkalden-Zella-Mehlis voraussichtlich am 1. November d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. Dieselbe wird mit Dampfkraft betrieben und dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Erfurt unterstellt werden.

Von den an der Theilstrecke belegenen Stationen wird der Haltepunkt Stiller Thor für den Personenverkehr und der Bahnhof Steinbach-Hallenberg für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet; ausserdem können daselbst Sprengstoffe angenommen und ausgeliefert werden.

In Schmalkalden hat die neue Linie Anschluss an die Vereinsbahnstrecke Wernshausen-Schmalkalden.

Direktionsbezirk Magdeburg. Am 1. Oktober d. J. wird die im Bau begriffene, 15,89 km lange vollspurige Bahnstrecke Salzwedel-Lüchow voraussichtlich dem Betriebe übergeben und dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Berlin-Lehrte) zu Berlin unterstellt werden.

Die Stationen Lüchow und Wustrow werden für den allgemeinen Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtgutverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eingerichtet, wogegen von und nach dem Haltepunkt Bürgerholz nur Abfertigung von Personen in beschränktem Umfange stattfinden wird. Die Stationen Lüchow und Wustrow werden ausserdem zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen, sowie für den Privatdepeschenverkehr mit vollem Tagesdienst eingerichtet werden.

Eröffnungen und Erweiterungen der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Bayerische Staatseisenbahnen. Am 15. d. Mts. ist die Haltestelle Oberhaid für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet worden. Vom gleichen Tage werden von und nach der Haltestelle Etzelwang Stückgüter bis zum Einzelgewicht von höchstens 250 kg abgefertigt.

Württembergische Staatseisenbahnen. Die an der Linie Stuttgart-Aalen belegenen Haltepunkte Rommelshausen, Beinstein und Weiler sind am 18. d. Mts. für den Personenverkehr eröffnet worden.

Vorarbeiten.

Die Königliche Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine vollspurige Nebenbahn von Köln nach Wesseling beauftragt worden.

Aus Oldenburg: Landtagsvorlagen.

Auf Anregung aus dem Landtage heraus stellt die Regierung in Aussicht, u. a. über folgende das Eisenbahnwesen berührende Gegenstände event. dem nächsten Landtage Vorlagen einzubringen oder Mittheilungen zu machen:

1. über die Heranziehung des Staates mit seinen Einnahmen aus den Eisenbahnen usw. zu den persönlichen Kommunalsteuern;

2. über die nähere Art und Weise der Verwendung der zur Beschaffung von Güterwagen zur Verfügung gestellten 800 000 ℳ, sowie der in dem Voranschlage des Erneuerungsfonds bewilligten 250 000 ℳ;
3. über Aufhebung des selbständigen Voranschlags des Erneuerungsfonds der Eisenbahnverwaltung und Ueberleitung der betreffenden Position in den Voranschlag der Eisenbahn-Betriebskasse;
4. über die den Landtagsabgeordneten während der Dauer der Landtagsversammlung auf den Oldenburgischen Bahnen zu gewährende freie Eisenbahnfahrt.

Bayerische Staatseisenbahnen.

Vom 1. September d. J. ab wird die Lokalbahn Zwiesel Grafenau dem Königlichen Oberbahnamte Rosenheim unterstellt werden.

Potsdamer Bahnhof in Berlin.

Die für den Vorortverkehr bestimmten Neubauten auf dem Potsdamer Bahnhofe nähern sich zur Zeit ihrer Vollendung. Die etwa 95 m lange Bahnhofshalle, welche, korrespondirend mit der für den Ringbahnverkehr bestimmten Halle, an der Westseite der Geleise der Stammbahn errichtet ist, steht fertig da. In derselben ist ein Geleise für die ankommenden und ein solches für die abfahrenden Züge vorgesehen. Aufgang und Fahrkartenschalter befinden sich zu ebener Erde in der Nähe des von der Linkstrasse heranführenden Durchganges. Bis zum 1. Oktober soll der Bahnhof völlig eingerichtet sein und dem Verkehre übergeben werden. Die unterhalb des Bahnkörpers hergestellte Unterführung, deren Herstellung um so schwieriger war, als der Betrieb auf der Stammbahn keine Unterbrechung erleiden durfte, ist in einer Breite von etwa 6 m ebenfalls schon so weit fertiggestellt worden, dass mit der Verkleidung der unteren Wandflächen in Porzellanziegeln und den sonstigen weniger umfangreichen Nebenarbeiten begonnen werden konnte. Die Unterführung liegt in der Achse des oben erwähnten Durchganges an der Linkstrasse und ist an beiden Enden durch je 9 Granitstufen zugänglich. Durch dieselbe ist eine angemessene Verbindung unterhalb des Stammbahnkörpers zwischen der Bahnhofshalle für den Ringbahnverkehr und jener für den Vorortverkehr hergestellt worden.

Werrabahn.

Die Einnahmen der von der Werrabahn-Gesellschaft betriebenen Nebenbahn Themar-Schleusingen im Jahre 1890 haben die Ausgaben nicht gedeckt, die letzteren überragen die Einnahmen um 5 045 ℳ. Unter den Gesammtausgaben von 48 339 ℳ befinden sich 15 567 ℳ für Benutzung fremder Betriebsmittel.

Der Buchhandel auf den Eisenbahnstationen.

Der „Reichsanzeiger“ schreibt: Die früher erlassenen Bestimmungen, nach welchen der Buchhandel auf den Eisenbahnstationen zu überwachen und dafür Sorge zu tragen ist, dass von dem Büchervertriebe alle anstössigen und dem guten Geschmack widersprechenden Werke ferngehalten werden, scheinen nicht immer genügend beachtet zu werden. Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat daher Veranlassung genommen, diese Bestimmungen den Königlichen Eisenbahndirektionen erneut in Erinnerung zu bringen, und sie angewiesen, sich durch häufige, unerwartete Revisionen, insbesondere seitens der höheren Beamten, von der genauesten Befolgung der erlassenen Anordnungen zu überzeugen.

Münchener Strassenbahn-Aktiengesellschaft.

Der vom Vorstande für das Geschäftsjahr 1890/91 erstattete Rechenschaftsbericht berührt die Durchführung der Beschlüsse über die Aktienausgabe und die Verwendung des Erlöses zur Erweiterung des Netzes und Betriebes. Nachdem der aus der Bauabrechnung ersichtliche Aufwand hierfür grössere Summen erforderte, als sie durch die neue Aktienausgabe flossen, hat die Gesellschaft eine schwebende Schuld von 356 192 ℳ bei ihrem Bankhause aufgenommen, zu deren allmählicher Abtragung alljährlich ein Betrag aus den Betriebsüberschüssen entnommen werden soll. Die Betriebseinnahmen betrugen 2 021 628 ℳ, unter welchen sich 57 006 ℳ = 2,8 % aus dem sogenannten Nachtbetriebe befinden. Der Reingewinn beziffert sich auf 474 132 ℳ und erreicht damit die Höhe des Vorjahres. Der Umstand, dass der Reingewinn ungeachtet der Mehreinnahme von 192 354 ℳ keine Steigerung ausweist, wird einerseits mit der Thatsache, dass sich die Einnahmen nicht in dem Maasse gehoben, als sich die Leistungen gesteigert haben, sowie mit der ungünstigen Witterung erklärt. Nach Abzug der gesetzlichen Ausstattung des Reservefonds mit 6 000 ℳ, der persönlichen Gewinnantheile für den Vorstand mit 7 021 ℳ, für den Aufsichtsrath mit 24 006 ℳ, der Gratifikationen für Beamte und Bedienstete mit 7 065 ℳ und der Bestreitung einer Dividende von 7½ % (gegen 7 % im Vorjahre) mit 300 000 ℳ, verbleiben 129 488 ℳ, welche in Reserve gestellt werden sollen. Diese erhöht sich damit auf 433 753 ℳ.

Schleswigsche Strassenbahn.

Der Abschluss über das verflossene erste Geschäftsjahr stellt sich sehr günstig. Das Aktienkapital hat sich mit 7 % verzinst, weshalb seitens der Stadt ein Zinszuschuss nicht zu leisten ist.

In der am 11. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung wurde beschlossen, 3½ % Dividende zur Vertheilung zu bringen und 3½ % dem Reservefonds zu überweisen.

Verein Deutscher Lokomotivführer.

An den zur Zeit in Pontresina (Schweiz) weilenden Minister a. D. von Maybach hat die am 10. d. Mts. abgehaltene Generalversammlung des Vereins Deutscher Lokomotivführer folgenden telegraphischen Gruss gerichtet: „Die in Ludwigshafen a/R. tagende Generalversammlung des Vereins und der Hilfskasse Deutscher Lokomotivführer beehrt sich, in Anlass des 25jährigen Jubelfestes des Vereins, Ew. Excellenz nochmals den tiefgefühltesten Dank für das jeder Zeit bewiesene thatkräftige Wohlwollen auszusprechen und bittet, dasselbe dem Verein und dem Stande auch fernerhin bewahren zu wollen. Möge Ew. Excellenz noch recht lange der wohlverdienten Ruhe sich erfreuen; wir sind überzeugt, dass trotz derselben Ew. Excellenz alle Zeit dem Vaterlande alle Kräfte widmen. In tiefster Ehrfurcht der Vorstand.“ Der Minister hat darauf sofort telegraphisch Folgendes erwidert: „Herzlichen Dank für den mich hocherfreuenden Gruss und beste Wünsche für die fernere Wohlfahrt des Vereins wie unseres vortrefflichen Deutschen Lokomotivführerstandes.“

Moselkanalisirung.

Am 18. d. Mts. fand, wie die „Köln. Ztg.“ mittheilt, auf Veranlassung der Herren Minister für Handel und Gewerbe, der Finanzen und der öffentlichen Arbeiten unter dem Vorsitz des Oberpräsidenten Nasse eine Berathung behufs Prüfung des vom Baurath Schönbrod auf Veranlassung von Privatinteressenten ausgearbeiteten Vorhabens der Moselkanalisirung statt. Die sehr eingehenden, mehrstündigen Verhandlungen trugen einen vertraulichen Charakter, werden aber, wie das genannte Blatt meint, das Vorhaben der Moselkanalisirung wesentlich gefördert haben.

Wie wir von anderer Seite erfahren, hat der Verein zur Wahrung der gemeinsamen wirthschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen der Staatsregierung vorschussweise 75 000 ℳ für die endgültigen Vorarbeiten zur Kanalisirung der Mosel mit der Bitte angeboten, in den Etat für 1892/93 die erste Rate für den Bau einzustellen. Die Bauzeit wird auf 4 Jahre geschätzt; auf die Vorarbeiten rechnet man höchstens 1½ Jahre. Das Anlagekapital auf der Preussischen Strecke Coblenz-Perl einschl. der Häfen wird nach den angestellten Ermittelungen auf 32 511 000 ℳ und die jährliche Unterhaltung auf 510 000 ℳ angenommen. Die Interessenten sollen sich anheischig machen, für die ersten 5 Jahre bei mässigen Kanalgebühren eine Verzinsung des Anlagekapitals mit 3 % zu garantiren.

Der Seeverkehr in den Preussischen Häfen.

Die „Stat. Korr.“ bringt eine Mittheilung über die Zahl der in den Preussischen Häfen von 1873 bis 1890 zu Handelszwecken angekommenen Schiffe. Danach sind angekommen:

im Jahre	Schiffe		
	Zahl	Tragfähigkeit in Reg.-Tonnen	Besatzung: Mann
1873	34 667	3 146 090	178 505
1877	35 577	3 558 264	184 033
1882	40 544	4 093 785	212 369
1887	45 455	4 945 485	248 644
1888	46 013	5 371 951	256 018
1889	49 722	5 642 577	274 564
1890	49 731	5 724 780	276 812

Nach der vorstehenden Zusammenstellung hat somit seit 1873 die Zahl der Schiffe um 43,5 %, ihre Tragfähigkeit um 82,0 % und die Besatzung um 55,1 % zugenommen. Unterscheidet man die Fahrzeuge nach ihren beiden Hauptgattungen, so ergibt sich, dass die Segler in dem Deutschen Schiffahrts-

verkehr von den Dampfern mehr und mehr verdrängt werden. Unter den Schiffen befanden sich nämlich Dampfer:

im Jahre	Zahl	Raumgehalt in Reg.-Tonnen	Besatzung: Mann
1873	4 943	1 521 367	69 867
1877	6 921	1 854 157	88 239
1882	10 615	2 615 477	121 876
1887	16 602	3 655 383	167 401
1888	17 418	4 057 948	175 068
1889	19 465	4 266 080	187 754
1890	20 041	4 436 737	194 175

Es zeigt sich also bei den Dampfern seit 1873 eine Vermehrung in der Zahl um 305,4 %, im Raumgehalt um 254,6 %, in der Mannschaft um 177,9 %, dagegen bei den Seglern eine Verminderung um 0,1, 32,2 und 23,9 %.

Bromberger Schleppschifffahrts-Aktiengesellschaft.

Unter dieser Firma hat sich in Bromberg eine Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 1 Million Mark gebildet behufs Einrichtung eines Umschlagplatzes an der Unterbrahe.

Die Staatsaufsicht über den Eisenbahnbetrieb in Frankreich.

(Schluss aus Nr. 65.)

C. 1. Aufgabe der Ingenieure für Neu- und Unterhaltungsbauten.

Diese Ingenieure haben unter Leitung des Oberingenieurs für Ueberwachung des Geleises und der Nebenanlagen, der Signale und Sicherheitsvorkehrungen, sowie aller an den im Betriebe befindlichen Linien ausgeführten Bauten gemäss den genehmigten Plänen zu sorgen. Sie leiten in erster Linie alle zu ihrem Dienstkreise gehörigen Angelegenheiten ein, machen häufig Rundreisen, besuchen wenigstens zweimal jährlich die ganze Ausdehnung ihres Bezirks, sowie gelegentlich die Büreaus der Verwaltungs-Aufsichtskommissare.

Dem Oberingenieur senden sie monatliche Berichte über den Gang des Dienstes, annähernde Rechnungen für die Neubauten, die 10tägigen Berichte der Verwaltungs-Aufsichtskommissare mit ihren Randbemerkungen, ein Verzeichniss der ausgeführten Dienstreisen nebst den etwa gemachten Bemerkungen, sowie überhaupt Bericht über alle ihren Dienstkreis betreffenden Angelegenheiten, besonders über die auf der Strecke oder in den Nebenanlagen infolge von Erdrutschungen, Ueberschwemmungen, Spurveränderungen, des schlechten Zustandes der Kunstbauten, Signale, Sicherheitsvorkehrungen usw. vorgekommenen Unfälle, sowie über die wegen Wegerecht-Verletzung aufgenommenen Niederschriften.

Bei der ersten Nachricht eines Zugunfalls begeben sie sich an Ort und Stelle und, wenn sie vor ihrem Amtsgenossen vom technischen Betriebsdienst anlangen, erstatten sie dem Minister sofort direkt einen kurzen Bericht, dessen Abschrift sie dem zuständigen Oberingenieur und dem Generalinspektor mittheilen.

C. 2. Aufgabe der Ingenieure für technischen Betrieb.

Diese Ingenieure haben unter Leitung des vorgesetzten Oberingenieurs die Aufsicht über die Fahrbetriebsmittel, den Zugbegleitungs- und Zugförderungsdienst, sie wachen über die richtige Stellung der Signale und anderer Sicherheitsvorkehrungen, über die Polizeiausübung auf den Bahnhöfen und ihren Zugängen sowie über die Zugpolizei, sie prüfen und nehmen die Fahrbetriebsmittel ab, leiten in erster Linie alle ihren Dienstkreis betreffenden Angelegenheiten ein, machen häufige Rundreisen und besuchen wenigstens zweimal jährlich die ganze Ausdehnung ihres Bezirks, sowie wenigstens einmal jährlich die Büreaus der Verwaltungs-Aufsichtskommissare.

Dem Oberingenieur erstatten sie monatliche Berichte über den Gang des Dienstes, u. a. über den Stand und etwaige Beschädigungen der Betriebsmittel, über den Gang der Züge sowohl bezüglich ihrer Belastung als auch bezüglich der Zugkraft unter Beifügung etwaiger Vorschläge, ferner ein Verzeichniss der Dienstreisen unter Angabe der gemachten Bemerkungen, die 10tägigen Berichte der Verwaltungs-Aufsichtskommissare mit ihren Randbemerkungen, 10tägige Nachweisungen der Zugverspätungen und versäumten Anschlüsse, monatliche Uebersichten der Unfälle, monatliche Uebersichten der nicht den Verkehrsdienst betreffenden Beschwerden, endlich Berichte über alle ihren Dienstkreis betreffenden Angelegenheiten, besonders über die Vorschläge der Gesellschaft bezüglich des Ganges der Züge, bezüglich der Zugunfälle usw.

Für den Fall eines Zugunfalles gelten für diese Ingenieure die für die Ingenieure der Neu- und Unterhaltungsbauten gegebenen Bestimmungen in sinngemässer Anwendung.

C. 3. Aufgabe der Verkehrsinspektoren.

Die Verkehrsinspektoren dienen den Oberinspektoren zur Hilfe bei Einleitung der Angelegenheiten, sie machen häufige Rundreisen und besuchen wenigstens zweimal jährlich die Bahnhöfe ihres Bezirks, sowie einmal jährlich die Büreaus der Verwaltungs-Aufsichtskommissare. Dem Oberinspektor senden sie monatliche Berichte über den Gang des Dienstes nebst einem Verzeichniss der Dienstreisen und der dabei gemachten Bemerkungen sowie die 10tägigen Berichte der Verwaltungs-Aufsichtskommissare mit ihren Randbemerkungen.

C. 4. Aufgabe der Hafeningenieure.

Die Hafeningenieure haben unter Leitung ihres Oberingenieurs bezüglich der Seehafenbahnen usw. dieselben Aufgaben wie die Ingenieure der Neu- und Unterhaltungsbauten sowie diejenigen des technischen Betriebes zusammen für das übrige Netz der Gesellschaft und haben dementsprechend dieselben Verpflichtungen bezüglich der Ausführung von Dienstreisen sowie der Berichterstattung wie jene. Ausserdem berichten sie auf Verlangen an den Oberingenieur des Seedienstes ihres Departements über diejenigen Fragen, welche die Verkehrs- und Betriebsaufsicht betreffen, zugleich aber für den Seeverkehr ihres Bezirks von Interesse sind. Diese Berichte werden dem Gutachten, das vom Oberingenieur an den Generalinspektor des Staatsaufsichtsdienstes und an die obere Verwaltungsbehörde zu erstatten ist, beigefügt.

D. 1 und 2. Aufgabe der Brücken- und Wegebauführer sowie der Bergbau-Aufseher.

Diese Beamten dienen zur Unterstützung der ihnen vorgesetzten Ingenieure für alle Theile des Dienstes, machen sehr häufige Dienstreisen, besuchen wenigstens einmal monatlich ihren ganzen Bezirk, tragen in Gemeinschaft mit den Beamten der gerichtlichen Polizei zur Feststellung der auf den Eisenbahnen begangenen Verbrechen, Vergehen oder Uebertretungen bei und stellen die von den Eisenbahngesellschaften begangenen Wegerecht-Verletzungen durch Vernehmungen fest.

D. 3. Aufgabe der Verwaltungs-Aufsichtskommissare.

Die durch Gesetz vom 27. Februar 1850 eingesetzten Verwaltungs-Aufsichtskommissare unterstehen sowohl den Ingenieuren als auch den Verkehrsinspektoren, sie werden den bedeutendsten Bahnhöfen zugetheilt und halten sich dort fast ständig auf. Ausserdem ist ihnen aber noch die Ueberwachung eines Bezirks aufgetragen, und zwar erstrecken sich ihre Aufsichtsbefugnisse auf: 1. die Einfahrt, die Aufstellung und den Verkehr der öffentlichen und Privatfuhrwerke auf dem Bahnhofsvorplatz, 2. die Zulassung der Reisenden und ihrer Begleiter in die Wartehallen und auf die Bahnsteige, 3. die Weichenstellung, die Bewachung und Beleuchtung der Bahnübergänge in Schienenhöhe, die Anwesenheit der Bahnbewachungsbeamten, die Erleuchtung der Stationen und ihrer Zugänge, 4. die richtigen Abmessungen bezüglich der Lokomotiven und Wagen, 5. die Zusammensetzung, Abfahrt, Ankunft und das Halten der Züge auf den Stationen, die Führung der Verspätungsverzeichnisse, 6. die vorgeschriebene Grenze bezüglich Zulassung der Reisenden in die Wagen, 7. die Ausführung der Signale, 8. die Anwesenheit der Aushilfslokomotive und der Hilfswagen an den vorgeschriebenen Orten, 9. die Anbringung der die Abfahrts- und Ankunftszeiten angebenden Anschläge und Tafeln, sowie der die Zugverspätungen ankündigenden Anschläge in jeder Station, 10. die Erhebung von Fracht- oder Fahrgeld, die Anbringung der die genehmigten Sätze angebenden Tafeln, die Aufgabe und Abfertigung der Waaren, die Führung der vorgeschriebenen Verzeichnisse, 11. die Unterhaltung der Arzneien und sonstiger bei Unfällen erforderlicher Hilfsmittel in den bezeichneten Stationen und in den Personenzügen, 12. die Entseuchung der zur Viehbeförderung benutzten Wagen, 13. die Abfertigung von Rebstockpflänzlingen, die aus den von der Reblaus heimgesuchten Departements herrühren, 14. den Anschluss-, Weiterbeförderungs-, Abfuhr- und Bestätterungsdienst von Eil- und Frachtgut. Sie nehmen ferner die Beschwerden entgegen, welche die Bevölkerung bezüglich des Dienstes der Gesellschaftsbeamten, des Ganges der Züge, des Standes der Betriebsmittel, der Erhebung der Tarife, der Bahnübergänge in Schienenhöhe usw. vorzubringen hat und müssen bei der Durchfahrt von Militärzügen gegenwärtig sein.

Abgesehen von den besonderen Berichten, die ihr täglicher Dienst nöthig machen kann, erstatten sie alle 10 Tage den Ingenieuren und dem Verkehrsinspektor nach einem vor-

gezeichneten Muster Bericht über den Gang des Dienstes und über ihre Dienstreisen und machen darin auf alle Thatsachen aufmerksam, die als Uebertretungen der Dienstanweisungen, der ministeriellen Entschliessungen und der Erlasse des Präfekten, deren Ausführung dieser zu überwachen hat, aufgefasst werden können. Bei Unfällen begeben sie sich nach telegraphischer Benachrichtigung der Ingenieure, der Oberingenieure, des Generalinspektors, des Staatsanwalts, des Präfekten und des Ministers der öffentlichen Arbeiten sofort an Ort und Stelle; zutreffendenfalls schicken sie statt der telegraphischen Nachricht einen kurzen geschriebenen Bericht und vervollständigen diesen, wenn nöthig, durch spätere Nachrichten. Auf Grund ihrer Untersuchung verfassen sie erforderlichenfalls zunächst kurze Berichte, jedenfalls aber einen endgültigen Bericht, in dem sie die Umstände und die Ergebnisse des Unfalls feststellen, und senden diesen je nach Lage des Falles entweder an den Ingenieur für Neu- und Unterhaltungsbauten oder an den Ingenieur für technischen Betrieb oder auch an beide zusammen. Hat der Unfall Verletzungen der Bahnbeamten oder anderer Personen verursacht, so ist der genannte Bericht durch die Niederschrift der erfolgten Vernehmungen zu ersetzen; dasselbe geschieht, wenn der Unfall durch Uebertretung von Dienstvorschriften veranlasst ist.

Unter Ausnahmeverhältnissen (Krieg, Ueberschwemmung usw.) müssen sie unverzüglich die Präfekten durch Telegramm oder Eilboten von der Einstellung des Zugverkehrs, von Aenderungen der Abfahrtszeiten, kurz von allen Dienstveränderungen sowie von der Wiederaufnahme des gewöhnlichen Dienstes benachrichtigen. Sie überzeugen sich, dass die eine Stunde überschreitenden Verspätungen der Personenzüge seitens des am Hauptorte des Departements bediensteten Stationsvorstehers dem Präfekten gemeldet worden sind; sie sorgen dafür, dass die Verspätung in den Stationen durch Anschlag bekannt gemacht wird, und sie stellen durch Vernehmungen die von den Eisenbahngesellschaften oder von dritten Personen begangenen Uebertretungen irgend welcher Eisenbahnvorschriften fest, hauptsächlich diejenigen Uebertretungen, die nicht besonders zur Zuständigkeit der Brücken- und Wegebauführer sowie der Bergbau-Aufseher gehören, beispielsweise wenn es sich um Vorschriften bezüglich der Polizei im Bahnhofs-Bannkreis, bezüglich der Bildung und des Verkehrs der Züge, bezüglich der Erhebung des Fahrgeldes oder der Fracht, bezüglich des Rauchens im Eisenbahnwagen usw. handelt. Die Niederschrift der Vernehmungen ist in doppelter Ausfertigung aufzunehmen und, wenn der Fall zur Zuständigkeit des Präfekturrathes gehört, an den zuständigen Ingenieur zu senden, dagegen ist, wenn der Fall der Strafrechtspflege unterliegt, eine Ausfertigung dem Staatsanwalt und die zweite dem zuständigen Ingenieur bezw. bei Verkehrsangelegenheiten dem Verkehrsinspektor zu übersenden.

Behufs Feststellung der im Bereich der Eisenbahn oder ihrer Nebenanlagen begangenen Verbrechen, Vergehen und Uebertretungen haben sie die Befugnisse von Beamten der gerichtlichen Polizei; in dieser Eigenschaft stehen sie unter der Ueberwachung des Staatsanwalts und senden ihm direkt die Niederschrift der Vernehmungen. Nöthigenfalls verhaften sie die bei der Begehung von Verbrechen oder Vergehen (nach gemeinem Recht) und bei Versuchen böswilliger Handlungen ertappten Missethäter, müssen sie aber sofort den örtlichen Gerichtsbehörden überliefern; indessen dürfen sie nur bei Abwesenheit der eigentlichen Polizeiinspektoren und Kommissare bei Verhütung von Verbrechen und Vergehen (nach gemeinem Recht) sowie in Angelegenheiten der Sicherheitspolizei eingreifen. Schliesslich sind ihnen häufige Rundreisen, auf denen sie wenigstens einmal monatlich ihren Bezirk besuchen müssen, vorgeschrieben.

D. 4. Aufgabe der Hafenoffizianten.

Die Hafenoffizianten haben im Bereich des Hafens bei den Seehafeningenieuren im allgemeinen die Aufgabe der Verwaltungs-Aufsichtskommissare zu erfüllen; indessen bleibt auch dort der eigentliche Verkehrsdienst den Verwaltungs-Aufsichtskommissaren und den Verkehrsinspektoren vorbehalten. Kr.

Aus der Schweiz.

Simplondurchstich.

Die Direktion der Jura-Simplonbahn hat durch Schreiben vom 4. August d. J. den Staatsrath von Freiburg (Vorort des Syndikats der bei dem Unternehmen interessirten Westschweizerischen Kantone) ersucht, sobald als möglich eine Konferenz der genannten Kantone einzuberufen, zwecks endgültiger Vertheilung und Feststellung ihrer Subventionen für den Simplondurchstich. Die Jura-Simplonbahn, welche bekanntlich das bezügliche Bauprojekt und Finanzprogramm auszuarbeiten und dem Bundesrathe zur Prüfung vorzulegen hat, wird sich auf der Konferenz ebenfalls vertreten lassen, theils um bezügliche weitere Erläuterungen und Aufklärungen zu geben, theils um Aufschluss zu erhalten über den dermaligen Stand der Sache, soweit es die kantonalen Subventionen anbelangt.

Bekanntlich sind die Gesammtkosten des Simplondurchstichs gemäss dem von Herrn Oberst Dumur ausgearbeiteten Projekte auf etwa 80 Millionen Francs veranschlagt, wovon 50 Millionen Francs in Aktien und Obligationen und 30 Millionen Francs in Subventionen aufzubringen wären. Hiervon sollen Italien (Staat, betheiligte Provinzen und Gemeinden) und die Schweiz je die Hälfte übernehmen. Der auf die Schweiz fallende Subventionsantheil vertheilt sich wie folgt: Bund $4^1/_2$, Kanton Waadt 4, Freiburg 2, Wallis 1, Stadt Lausanne 1, Kanton Bern 1, zusammen $13^1/_2$ Millionen Francs. Der Rest von $1^1/_2$ Millionen Francs soll von den Gemeinden Montreux, Vivis, der Dampfschiffgesellschaft des Genfersees und vielleicht noch von den Kantonen Neuenburg und Genf, sofern sich letztere Kantone überhaupt zu Beitragsleistungen herbeilassen, aufgebracht werden. Da ferner der Subventionsbeschluss des Kantons Waadt seit letztem März hinfällig ist, so muss derselbe erneuert werden; doch wird die erneuerte Zusicherung der Subvention wohl ohne jegliche Schwierigkeit erfolgen.

Das Bauprojekt für den Simplondurchstich ist seitens der Jura-Simplonbahn dem Bundesrath kürzlich eingereicht worden. Wie wir vernehmen, soll nun auch das Finanzprogramm beschleunigt, wenn möglich noch im Laufe dieses Monats festgestellt und der Bundesbehörde zugestellt werden. Erst wenn der Bundesrath im Besitz dieser Vorlage ist, wird er in der Lage sein, die Unterhandlungen mit Italien wieder aufzunehmen. Die vorgenannte kantonale Konferenz wird daher in kurzer Frist stattfinden müssen.

Bundesrathsbeschluss, betreffend Güterverkehr auf Eisenbahnen.

Der Bundesrath hat mit Bezug auf die Taxberechnung für die in die direkten Tarife nicht aufgenommenen Stationen folgenden Beschluss gefasst:

Für Sendungen nach und von Schweizerischen Stationen, welche im Tarif nicht enthalten sind und für welche die normale Taxe nicht ohnehin sich billiger stellt, ist unter keinen Umständen eine höhere Fracht zu bezahlen, als für solche nach den an der Instradirungsroute nächstweiter gelegenen Tarifstationen. Bezüglich der bestehenden Tarife wird bestimmt, dass die Ergänzung anlässlich der Ausgabe des nächsten Nachtrages durchgeführt werden muss. Soweit es sich um Verkehrsrelationen handelt, welche nachgewiesenermaassen der ausländischen Eisenbahnkonkurrenz unterworfen sind, ist das Eisenbahndepartement bevollmächtigt, auf motivirten Antrag einer Bahnverwaltung hin, eine Ausnahme zu gestatten.

Schweizerische Südostbahn.

Am 8. d. Mts. ist die 8,3 km lange Theilstrecke Pfäffikon-Samstagern mit den Stationen Pfäffikon (Schwyz), Wollerau und Samstagern, ferner die 20,2 km lange Theilstrecke Biberbrücke - Arth - Goldau mit den Stationen Samstagern, Altmatt, Rothenthurm, Sattel, Steinerberg und Arth-Goldau dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. Der Bau wurde in der aussergewöhnlich kurzen Zeit von 13 Monaten vollendet, trotzdem sich demselben namentlich auf der Strecke Biberbrücke-Arth-Goldau ganz erhebliche Schwierigkeiten entgegengestellt hatten. Die grössten Steigungen der Linie betragen 50 ‰, die kleinsten Halbmesser 200 m. Der Unterbau ist auf der eingeleisigen Bergstrecke nach den Normalien der Gotthardbahn ausgeführt. Der aus Stahlschienen bestehende Oberbau ruht auf freier Strecke auf Eichenschwellen, in den Bahnhöfen auf flusseisernen Querschwellen mit Schraubenbefestigung. Das gesammte Fahrbetriebsmaterial ist ausser mit der selbstthätigen Westinghouse- auch mit der Handbremse ausgerüstet.

Schweizerische Nordostbahn.

Der Bundesrath hat seine Einwilligung zur Eröffnung des Betriebes auf der Linie Dielsdorf-Niederweningen ertheilt. Diese 7 km lange normalspurige Bahnstrecke hat folgende Stationen: Dielsdorf, Steinmaur, Schöftlisdorf und Niederweningen.

Lauterbrunnen-Mürrenbahn.

Diese zwei Sektionen umfassende Bergbahn ist am 14. d. Mts. eröffnet worden. Die erste Sektion (Drahtseilbahn) führt von Lauterbrunnen nach Grütschalp. Sie hat eine Länge von 1272 m, eine Maximalsteigung von 60 % und wird mit Wasserübergewicht betrieben. Von Grütschalp nach Mürren (zweite Sektion) führt eine elektrische Adhäsionsbahn nach dem Sprague'schen System. Die Länge dieser Bahnstrecke beträgt 4,3 km, die grösste Steigung 5 % und der kleinste Krümmungshalbmesser 50 m. Beide Sektionen haben 1 m Spurweite. Das Rollmaterial der zweiten Sektion umfasst 3 Lokomotiven von je 7 t Gewicht, 2 Personenwagen für je 40 Personen und 2 Güterwagen. Die Fahrzeit auf jeder Sektion beträgt 21 Minuten.

Eisenbahnunglück bei Zollikofen.

Das schöne patriotische Fest, welches die Bundesstadt in so gelungener Weise feierte, wurde am Montag, den 17. d. Mts., durch ein Eisenbahnunglück getrübt. Ein von Biel kommender Extrazug hielt nämlich bei der Station Zollikofen unmittelbar vor dem dortigen Signal und der Vereinigung der Linien Olten-Bern und Biel-Bern an. Nach 5 Minuten (eine Viertelstunde vor 7 Uhr Vormittags) brauste von Biel her auf derselben Linie der Pariser Schnellzug heran und stiess auf den genannten Zug. Der hinterste Wagen des stillstehenden Zuges, ein Güterwagen, der mit Sitzbänken versehen worden war, wurde total zertrümmert. Glücklicherweise hatten die 31 Insassen desselben den einfahrenden Zug noch so rechtzeitig bemerkt, dass sie sich retten konnten. Die Männer schoben die Frauen aus der in der Mitte des Wagens befindlichen Oeffnung hinaus und sprangen sodann mit Lebensgefahr nach. Der zweitletzte Wagen war ein Personenwagen I. und II Klasse; derselbe wurde ebenfalls vollständig zertrümmert, indem die Lokomotive in den Wagen hineinfuhr. Während die Passagiere des hintersten Wagens theils vollständig unverletzt, theils mit leichten Verwundungen davonkamen, ereilte die Insassen des zweiten Wagens ihr unglückliches Schicksal. Auch der dritte Wagen, wieder ein Personenwagen, wurde noch stark beschädigt. 13 Personen blieben todt und etwa 26 Personen wurden leichter oder schwerer verletzt.

Bücherschau.

Krönig, F., Regierungsrath, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Breslau: Die Verwaltung der Preussischen Staatseisenbahnen. Erster allgemeiner Theil. Verlag von Wilh. Gottl. Korn in Breslau. 1891. Preis 7 ℳ.

Die seit dem Jahre 1882 auf Anordnung des Ministers der öffentlichen Arbeiten in Berlin, Breslau und Köln gehaltenen Vorlesungen über Eisenbahnrecht, Volkswirthschaft, Betrieb der Eisenbahnen und Verwaltung der Preussischen Staatsbahnen haben mehrere der mit diesen Vorträgen beauftragten Fachmänner veranlasst, den wesentlichen Inhalt ihrer Vorlesungen zu veröffentlichen, so auch den Verfasser der vorliegenden Schrift, welcher die Vorträge über die Verwaltung der Preussischen Staatsbahnen in Breslau hielt. Dem Ursprung des Werks entsprechend will derselbe durch seine Schrift in erster Linie seinen jüngeren Kollegen, dann aber auch allen denen, welche über die betreffenden Verhältnisse einen allgemeinen Ueberblick gewinnen wollen, hierzu Gelegenheit geben.

In dem bis jetzt erschienenen ersten „allgemeinen Theil" des Werks wird die Gesammtorganisation der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung zur Darstellung gebracht. Voraus geht eine 65 Seiten umfassende Einleitung, welche eine historische Uebersicht über die Entwickelung des Eisenbahnwesens in Preussen, Deutschland und den wichtigeren Europäischen Staaten (England, Frankreich, Belgien und Holland, Oesterreich-Ungarn, Russland, Italien, Schweden, Dänemark, Norwegen und Schweiz) gibt, sodann die einzelnen Verwaltungssysteme und insbesondere den Begriff und Zweck der Staatseisenbahn-Verwaltung erörtert und schliesslich die Quellen und den Ursprung der für die Verwaltung der Preussischen Staatsbahnen maassgebenden Vorschriften und Einrichtungen darlegt. Eine Besprechung der Eisenbahn-Transportverbände und des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen bezw. der besonders reichhaltigen Quelle, welche in den Beschlüssen und Reglements dieser Institute enthalten ist, schliesst diese Einleitung.

Das eigentliche Thema: Der Organismus der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung wird in 7 Abschnitten (A—G) abgehandelt. Der erste Abschnitt (S. 65—84) bespricht die Eintheilung und geschichtliche Entwickelung der Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen und Eisenbahn-Betriebsämter. Der Verfasser zeigt hier, dass die sehr erhebliche Verschiedenheit in der Grösse der einzelnen Direktionsbezirke in der historischen Entwickelung des Eisenbahnwesens in Preussen, sowie in der verschiedenen Dichtigkeit des Verkehrs und in der Verschiedenheit der Betriebsverhältnisse der einzelnen Landestheile begründet ist. — Im zweiten Abschnitt (B) wird zunächst die allgemeine Eintheilung der Verwaltung in Bau- und Betriebsverwaltung und letztere wieder in Bahn-, Transport- und allgemeine Verwaltung abgehandelt, sodann die zur Zeit geltende Organisation der Eisenbahn-Verwaltungsbehörden, nämlich des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten (der Centralbehörde für die gesammte Leitung), der Königlichen Eisenbahndirektionen, der Königlichen Eisenbahn-Betriebsämter sowie der Geschäftsbüreaus dieser Behörden dargestellt und ihre Stellung im Verwaltungsorganismus, ihre Zusammensetzung und Geschäftsordnung, ihr Geschäftskreis und ihr Büreaupersonal besprochen.

An diese Uebersicht über die leitenden Organe und deren Thätigkeit schliesst sich ein kurzer Ueberblick über die ausführenden Organe, über die Beamten und Arbeiter in den verschiedenen Dienstzweigen der Bahn-, Bau- und Transportverwaltung, sowie über die Thätigkeit der beiräthlichen Organe: der Bezirks-Eisenbahnräthe und des Landes-Eisenbahnraths.

Der wichtigste und demgemäss auch umfassendste Abschnitt C der Schrift (S. 149—279) behandelt die „allgemeine Organisation des Verwaltungsdienstes." Der Verfasser gibt hier eine sehr vollständige Uebersicht über alle Zweige und speziellen Dienststellen der Verwaltung der Bahn-, Bau-, Transport- und allgemeinen Verwaltung, über deren dienstliche Obliegenheiten und Disziplinarverhältnisse.

Der vierte Abschnitt (D) betrifft die Kontrole und Aufsicht über Verwaltung und Betrieb (Kontroleinrichtungen und Behörden der Staatseisenbahn-Verwaltung, der Landes- und Reichsaufsicht, Staatshaushalts-Kontrole), der fünfte Abschnitt (E) die Maassregeln zur Fortbildung des Eisenbahnwesens, insbesondere die Statistik, der sechste (E) die rechtlichen und geschäftlichen Beziehungen der Preussischen Staatsbahnen zu anderen Eisenbahnunternehmungen, nämlich zu dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, zu dem Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande und zu den einzelnen Transportverbänden, sowie zu den Anschlussbahnen.

Zum Schluss werden die Beziehungen der Preussischen Staatsbahnen zur Militär-, Reichspost-, Telegraphen- und Zollverwaltung, sowie zur Landespolizei-Verwaltung dargestellt. — In einem Anhang (S. 333—358) befindet sich die Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung und die Geschäftsordnungen für die Königlichen Eisenbahndirektionen und die Betriebsämter vom 24. November 1879 abgedruckt.

Schon aus dieser kurzen, nur das Wesentlichste berührenden Inhaltsübersicht kann man ersehen, wie reichhaltig das Werk ist, welches seinen Hauptzweck: denen, welche sich für den höheren Staatseisenbahn-Verwaltungsdienst vorbereiten wollen, einen allgemeinen Ueberblick über die so vielseitigen Verhältnisse der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung zu geben, in ebenso gründlicher als anschaulicher Weise erfüllt. Namentlich der dem eigentlichen Thema gewidmete Abschnitt C behandelt so vollständig die Thätigkeit und den Zweck aller Zweige und Geschäfte der Eisenbahnverwaltung, dass man sich von dem ganzen Preussischen Staatseisenbahn-Organismus und dessen einzelnen Verwaltungszweigen ein vollkommen klares Bild machen kann.

Der II. „besondere Theil" des sehr empfehlenswerthen Werks, dessen Erscheinen für das Jahr 1892 in Aussicht gestellt ist, soll die Ordnung und Beschaffung des Geld- (Finanz-), Real- und Personalbedarfs, die Finanzverwaltung, den Haushalt der Staatseisenbahn-Verwaltung, die Verwaltung und Erhaltung des beweglichen und unbeweglichen Eigenthums, die Regelung der Beamten- und Arbeiterverhältnisse, einschliesslich der Fürsorge für dieselben und die Einrichtung des Transportwesens behandeln. Wird die Materie dieses zweiten Theils, wie wir nicht zweifeln, in derselben übersichtlichen, klaren und eingehenden Weise vom Herrn Verfasser dargestellt und für den praktischen Gebrauch mit den entsprechenden Quellenangaben versehen, so werden wir in dem Krönig'schen Werke ein vortreffliches Lehr- und Handbuch über die Verwaltung der Preussischen Staatseisenbahnen besitzen, welches ebenso sehr dem für den höheren Staatseisenbahndienst sich vorbereitenden Beamten, als jedem, welcher sich über den fraglichen Gegenstand belehren will, als treffliche systematische Darstellung der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung warm empfohlen werden kann.

Dr. K.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen.

Infolge eingetretener Wasserschäden musste am 18. d. Mts. in der Strecke Waidbruck-Atzwang der Frachtenverkehr eingestellt werden.

Der Personenverkehr wird bei Benutzung von Strassenfuhrwerken zwischen Waidbruck und Kastelruth aufrecht erhalten.

Die voraussichtliche Dauer der Unterbrechung kann noch nicht angegeben werden.

Wien, den 20. August 1891. (1683)

Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft.

2. Güterverkehr.

Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft. Mit dem 1. September d. J. kommt im Verkehr zwischen unseren Stationen und Stationen der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen die Beförderung von Expressgütern zur

Einführung. Auskunft ertheilen die am Verkehr betheiligten Stationen.

Mainz, den 19. August 1891. (1684)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Zum Heft 6 des Gütertarifs zwischen Stationen Deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn kommt am 1. k. Mts. der Nachtrag II zur Einführung. Derselbe enthält Frachtsätze für Pforzheim, Aenderung des Ausnahmetarifs 5 und Berichtigungen des Tarifs. Exemplare werden kostenfrei von den betheiligten Stationen abgegeben.

Strassburg, den 13. August 1891. (1685)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 1. September d. J. tritt für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona andererseits ein neuer Gütertarif in Kraft.

Durch denselben werden aufgehoben:

a) der Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona vom 1. Januar 1889;
b) der Gütertarif für den Rheinisch-Niederdeutschen Eisenbahnverband vom 1. Juni 1888 nebst Nachträgen, soweit derselbe sich auf den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) und Stationen der früheren Schleswig-Holsteinischen Marsch- und der Westholsteinischen Eisenbahn bezieht.

Der neue Tarif hat vielfache Ermässigungen der jetzigen Frachtsätze, aber auch einige Erhöhungen im Gefolge.

Die letzteren werden erst mit dem 15. Oktober d. J. Wirksamkeit erhalten.

Nähere Auskunft ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen der Endbahnen, von welchen der Tarif auch zum Preise von 2,25 ℳ käuflich zu beziehen ist.

Köln, den 26. August 1891. (1686)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Deutsch-Niederländischer Verband. Güterverkehr mit den Stationen Maastricht und Roermond der Grossen Belgischen Centralbahn. Im Anschluss an die von der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln unterm 18. Juli d. J. veröffentlichte Bekanntmachung, betreffend Einführung des Deutsch-Belgischen Gütertarifs, wird zur Kenntniss gebracht, dass die im obenbezeichneten Verbande für die Stationen Maastricht und Roermond der Niederländischen Staatsbahn bestehenden Tarifsätze schon vom 1. d. Mts. ab für die gleichnamigen Stationen der Grossen Belgischen Centralbahn in Anwendung kommen, soweit sie niedriger sind, als die bezüglichen Sätze des Deutsch-Belgischen Tarifs vom 1. Januar 1881.

Im Verkehre mit den Stationen Eger, Franzensbad und Hof der Sächsischen Staatseisenbahn gelten in Zukunft die im Bayerisch-Belgisch-Englischen Verbande für die gleichnamigen Stationen der Bayerischen Staatseisenbahn vorgesehenen Sätze.

Elberfeld, den 14. August 1891. (1687)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostpreussische Südbahn-Gesellschaft. Zu den Spezialexporttarifen für die Beförderung von Getreide etc. und Mehl etc. von Stationen der Russischen Südwestbahnen nach Königsberg, Pillau, Memel vom 22. September/4. Oktober 1889 bezw. vom 15./27. September 1890 tritt mit Gültigkeit vom 10./22. August d. J. je der 2. Nachtrag in Kraft, welcher Frachtsätze von den Stationen der Strecke Christinowka-Spola enthält. Druckexemplare der Nachträge sind zum Stückpreise von je 10 ₰ auf den genannten Deutschen Stationen käuflich zu haben.

Direktion. (1688H&V)

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 25. August d. J. ab treten in dem Ausnahmetarif Nr. 11 für die Beförderung von Sand in Sendungen von mindestens 50 000 kg von Herzogenrath nach Antwerpen (Bassins, Entrepôt und Sud Quais) transit und Löwen (Bassin) transit, Stationen der Belgischen Staatsbahn und der Grossen Belgischen Centralbahn, Brüssel transit, Gent transit und Termonde transit, Stationen der Belgischen Staatsbahn, sowie Terneuzen transit, Station der Malines-Terneuzener Eisenbahn, Frachtermässigungen in Kraft.

Gleichzeitig werden in denselben Ausnahmetarif für den Verkehr ab Herzogenrath nach den Belgischen Binnenstationen eine Anzahl Stationen der Grossen Belgischen Centralbahn mit direkten Frachtsätzen aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilt die Güterabfertigungsstelle Herzogenrath.

Köln, den 21. August 1891. (1689)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Staatsbahnverkehr Frankfurt a. M.—Altona. Im Verkehre zwischen Hamburg H. einerseits und den Stationen Bleidenstadt, Dotzheim, Hahn-Wehen und Langenschwalbach des Direktionsbezirks Frankfurt a. M. andererseits treten mit sofortiger Gültigkeit ermässigte Frachtsätze für Eil- und Frachtstückgut in Kraft.

Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen. (1690)

Frankfurt a. M., den 19. August 1891.
Königliche Eisenbahndirektion.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. September d. J. tritt der Nachtrag X zu Theil II des Lokalgütertarifs und der Nachtrag V zu den Spezialbestimmungen und Tarifen für die Beförderung von Gütern und lebenden Thieren auf den schmalspurigen Eisenbahnlinien Döbeln (Grossbauchlitz)-Mügeln-Oschatz und Mügeln-Nerchau-Trebsen in Kraft.

Diese Nachträge enthalten u. a. Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Zuckerrüben usw. Abdrücke der Nachträge können durch unsere Güterexpeditionen bezogen werden.

Dresden, am 20. August 1891. (1691)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Ostpreussische Südbahn-Gesellschaft. Der am 21. Juni d. J. mit Gültigkeit von sogleich publizirte Getreidetarif von Stationen der St. Petersburg-Warschauer Bahn über Bialystock-Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel tritt mit 3. Oktober d. J. ausser Kraft. Die späterhin gültigen Frachtsätze werden s. Z. bekannt gemacht werden.

Direktion. (1692H&V)

Direkter Verkehr mit Sosnowice, Station der Iwangorod-Dombrowaer Eisenbahn. Mit dem 1. September d. J. treten für die Beförderung von Bleiweiss, Farbholz-Extrakte, Jutesäcke, Kupfervitriol, terra japonica (Catechu), Gambir und Zinkweiss in Mengen von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen auf den Deutschen Strecken bis zur Landesgrenze folgende ermässigte Frachtsätze in Kraft:

für Sendungen nach Sosnowice I. D. E. trans.

von	pro 100 kg
Bremerhafen und Geestemünde	4,12 ℳ
Bremen	3,92 „
Hamburg	3,66 „
Harburg	3,63 „
Stettin	2,41 „
Swinemünde	2,92 „

Für die Strecke Landesgrenze-Sosnowice I. D. E. werden die Frachtsätze des Lokaltarifs der Iwangorod-Dombrowaer Bahn erhoben.

Die obigen Sätze finden nur dann Anwendung, wenn die Frachtbriefe auf die Station Sosnowice I. D. E. lauten und mit dem Vermerk versehen sind: zur Weiterbeförderung nach N. . . (einer bestimmt zu bezeichnenden Russischen Station).

Breslau, den 22. August 1891. (1693)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. September d. J. ab treten im Verkehr von der Station Ortrand des Bezirks Berlin nach Danzig, Königsberg in Pr. Ostbahnhof und Neufahrwasser folgende Ausnahmefrachtsätze für Dextrin, Kartoffelmehl, Stärke getrocknete etc. zur überseeischen Ausfuhr in Kraft:

Nach	Danzig lege Thor	Danzig Oliv. Thor	Danzig Weichselbahnhof	Königsberg i/Pr. Ostbhf.	Neufahrwasser
von Ortrand .	1,73	1,74	1,75	2,13	1,76

Dieselben sind auf Seite 603 des Staatsbahn-Gütertarifs Bromberg-Berlin vom 1. August d. J. im Ausnahmetarif 7 nachzutragen.

Bromberg, den 19. August 1891. (1694)
Königliche Eisenbahndirektion.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Einführung von Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 1 für Holz usw. zwischen Thalham und Uffing einerseits und Hallea/S. andererseits. Für die Beförderung der im Ausnahmetarif 1 des Magdeburg-Bayerischen Gütertarifs vom 1. Oktober 1885 genannten Hölzer und Holzwaaren in Wagenladungen von mindestens 10000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht treten zwischen den Bayerischen Stationen Thalham und Uffing einerseits und Halle a/S. andererseits am 1. September d. J. folgende Ausnahmefrachtsätze für 100 kg in Kraft:

zwischen Thalham und Halle a/S. 1,73 ℳ
„ Uffing „ „ 1,86 „

Magdeburg, den 24. August 1891. (1695)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-Oesterreichisch-Westungarischer Verband. An Stelle des Ausnahmetarifs für frisches Obst vom 12. Oktober 1890 gelangt am 15. September d. J. ein neuer ermässigter bezw. auf die Stationen Wolfsberg, Hatzendorf, Weiz, Messendorf der K. K. Oe. St. B. und Grünberg i/Schl. erweiterter Ausnahmetarif zur Einführung. Insoweit mangels Verkehrsbedürfnisses durch den neuen Tarif für einzelne Stationen Verkehrsbeschränkungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze bis 1. November d. J. in Kraft. Der neue Tarif kann

bei den Endverwaltungen kostenfrei bezogen werden.

Breslau, den 24. August 1891. (1696)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandverwaltungen.

Zur Erzielung einer zweckentsprechenden Ausnutzung der offenen Güterwagen von 12,5 und 15 t Ladegewicht bei Beförderung von Massengütern treten vom 15. Oktober d. J. ab hinsichtlich der Anwendung der nachbenannten Ausnahmetarife die nachstehenden anderweitigen Bestimmungen in Kraft:

1. Die im Theil II des Ausnahmetarifs für Oberschlesische Steinkohlen usw. nach Stationen der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn vom 1. Januar 1891 enthaltenen ermässigten Sätze gelten schon bei gleichzeitiger Aufgabe von 45 000 kg (bisher 50 000 kg), jedoch erfolgt die Frachtberechnung hinsichtlich der Artikel Steinkohlen und Steinkohlenbrikets stets nach dem Gesammtladegewicht der thatsächlich gestellten Wagen, sofern nicht die Berechnung nach dem wirklich verladenen Gewicht zu den Sätzen und Bedingungen des Tarifs für Einzelsendungen eine niedrigere Fracht ergibt. Die gleiche Frachtberechnung — nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen — findet Anwendung auf die:
   a) nach den Stationen der Alt-Damm-Colberger Bahn und
   b) nach Station Troppau (K. F. N. B. und M. Schl. C. B.)

bestimmten Einzelwagenladungen Oberschlesischer Steinkohlen und Steinkohlenbrikets, für welche die für diese Stationen bestehenden, bei Verfrachtung einer Jahresmindestmenge geltenden ermässigten Frachtsätze nach Erfüllung dieser Bedingung beansprucht worden.

Auf Kokssendungen findet die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht bis auf weiteres keine Anwendung.

2. Die im Breslau-Sächsischen Verbandgütertarif enthaltenen Ausnahmetarif 6 (Eisenerze, Kiesabbrände, Konverterschlacken, eisenhaltige, zur Verhüttung, Hammer-, Puddelofen-, Schweissofen- und Walzenschlacken) und Ausnahmetarif 7 (für Magneteisensteine) gelten vom 15. Oktober d. J. ab ebenfalls nur noch bei Frachtberechnung nach dem gestellten Ladegewicht. Bei Verwendung von Wagen mit grösserem Ladegewicht als 10 000 kg wird der Frachtberechnung nach dem Ausnahmetarif das Ladegewicht der gestellten Wagen zu Grunde gelegt, wenn nicht die Berechnung zu den Sätzen des Spezialtarifs III für das wirklich verladene Gewicht, mindestens aber für 10 000 kg, eine niedrigere Fracht ergibt. Die gleiche Art der Frachtberechnung findet statt, wenn nach den besonderen Tarifvorschriften unter II B des Breslau-Sächsischen Gütertarifs an Stelle eines Wagens von 10 000 kg Ladegewicht andere Wagen mit mehr als 10 000 kg Gesammtladegewicht gestellt worden. Werden beispielsweise auf 2 Wagen von je 7500 kg Ladegewicht 7 000 und 6 000 kg zusammen 13 000 kg Walzenschlacken verladen, so wird die Fracht für 15 000 kg nach dem Ausnahmetarif oder, wenn billiger, für 13 000 kg nach dem Spezialtarif III berechnet.

Breslau, den 22. August 1891. (1697)
Königliche Eisenbahndirektion.

Kohlen- und Koksverkehr aus dem Ostrau-Karwiner Revier. Mit dem 1. September a. c. treten folgende Tarifnachträge in Kraft:

Nachtrag I zum Tarife mit Lokalbahnen der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1./4. 1888,

Nachtrag IV. zum Tarife mit der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn vom 1./6. 1887,

Nachtrag III zum Tarife mit der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1./4. 1888,

Nachtrag VI zum Tarife mit der K. K. priv. Südbahngesellschaft vom 1./2. 1886,

Nachtrag IV zum Tarife für den Oesterr.-Ung. Kohlenverkehr vom 20./8. 1887, endlich

Nachtrag II zum Tarife für den Mährisch-Schlesischen Kohlenverkehr vom 1./1. 1891, welche Bestimmungen bezüglich der Frachtberechnung für Koks- und Briquettetransporte enthalten.

Wien, am 19. August 1891. (1698)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Hinausgabe des Nachtrages II zum Tarife [Theil II] für den Eil- und Frachtgütertransport etc. im Lokalverkehre des Hauptbahnnetzes und des Ausnahmetarifes für Kohlen, Coaks und Briquets von sämmtlichen Gruben, resp. Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres via Montanbahn etc. nach Wien [Nordbahnhof] und Floridsdorf-Donaufeld.) Mit 1. September d. J. tritt im Lokalverkehre des Hauptbahnnetzes der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu den ab 1. November 1889 gültigen besonderen Bestimmungen und Gebührentarifen (Theil II) für den Eil- und Frachtgütertransport etc. Nachtrag II in Wirksamkeit, welcher Bestimmungen über die Ausdehnung des Spezialtarifes zum Ausnahmetarife I für Sendungen mineralischer Kohlen auf Coaks- und Briquetstransporte enthält.

Mit dem nämlichen Tage gelangt unter Aufhebung des bisherigen, ab 1. Januar 1890 gültigen Ausnahmetarifes für Sendung mineralischer Kohlen von sämmtlichen Gruben des Ostrau-Karwiner Revieres etc. via Montanbahn, dann von Hruschau, Trzebinia, Szczakowa und Karwin nach Wien (Nordbahnhof) und Floridsdorf-Donaufeld ein neuer Ausnahmetarif für Sendungen mineralischer Kohlen, Coaks und Briquets in den gleichen Verkehrsrelationen zur Einführung.

Wien, am 17. August 1891. (1699)

K. K. priv. Galizische Carl Ludwigbahn. Einführung des Nachtrages XI zu Theil II, Gebührentarife für den Eil- und Frachtgütertransport. Mit Gültigkeit ab 1. September l. J. gelangt der Nachtrag XI zum Lokalgütertarife, Theil II, vom 15. September 1886, zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Einbeziehung der Station Zurawica in den Ausnahmetarif XI für Grosshornvieh, Borstenvieh und Schafe,
II. Berichtigung des Nachtrages IX,
III. Ergänzung des Ausnahmetarifes XI für Grosshornvieh, Borstenvieh und Schafe im Nachtrage X.

Exemplare dieses Nachtrages können vom 1. September ab bei den diesseitigen Stationen, sowie bei der Betriebsdirektion in Lemberg und im Oekonomate in Wien bezogen werden.

Wien, den 22. August 1891. (1700)
Die Generaldirektion.

---

3. Verdingungen.

Pfälzische Eisenbahnen. Die Lieferung nachverzeichneter Oberbaumaterialien soll im Submissionswege vergeben werden:

I. Lieferbar am 1. Februar, 1. April und 1. Juni 1892 zu je einem Drittel:

40 000	Stück Querschwellen aus Flusseisen,
10 000	lfd. m Weichenschwellen aus Flusseisen,
20 000	Stück Fusslaschen aus Flusseisen mit Einklinkungen,
40 000	Stück Unterlagsplatten aus Flusseisen,
50 000	Stück Laschenbolzen aus Eisen,
150 000	„ Schienennägel aus Eisen,
200 000	„ Klemmplättchen aus Flusseisen,
200 000	Stück Hakenschrauben aus Eisen,
200 000	„ Federringe aus Federstahl,
100 t	Zungenschienen aus Flussstahl, 105 mm hoch.

II. Lieferbar am 1. April 1892 und 1. April 1893 je zur Hälfte.

3 000 t	Flussstahlschienen von 134 mm Höhe,
10 000	Stück Fusslaschen aus Flusseisen mit Einklinkungen,
10 000	Stück Fusslaschen aus Flusseisen ohne Einklinkungen,
60 000	Stück Unterlagsplatten aus Flusseisen,
40 000	Stück Laschenbolzen aus Eisen,
180 000	„ Schienennägel aus Eisen,
24 000	„ Querschwellen aus Flusseisen,
25 000	lfd. m Weichenschwellen aus Flusseisen,
200 000	Stück Klemmplättchen aus Flusseisen,
200 000	Stück Hakenschrauben aus Eisen,
200 000	Stück Federringe aus Federstahl.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen auf dem technischen Büreau der unterfertigten Direktion zur Einsicht offen und werden auch auf portofreie Anfragen gegen Erstattung von 2 ℳ abgegeben.

Angebote per Tonne und in Reichsmark frei Waggon einer beliebigen Pfälzischen Eisenbahnstation wollen portofrei mit der Aufschrift

„Submission auf Lieferung von Oberbaumaterial“

bis spätestens 5. September d. J., Abends 6 Uhr, an uns eingereicht werden.

Ludwigshafen a/Rh., den 22. August 1891.
Die Direktion. (1701)
v. Lavale.

Nr. 16. Jahrgang 1891. Berlin, am 26. August 1891.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. August Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A D	1	1	Korb	ansch. Effekten —	55	1	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	wahrscheinlich Gepäck von Westerland.
2	A G & Co.	2880	1	Kiste	? —	—	2	Oldesloe	„	beschr. Lübeck.
3	A T D	8323	1	„	? —	37	3	Marne	„	beschr. Marne.
4	B	—	1	Kollo	leere Körbe —	9	4	M.-Bilsen	Grand Central Belge	
5	B E B	—	1	1/8 Fass	ansch. Bier —	27	5	Maldeuten	K. E.-D. Bromberg	
6	C M	div.	4	Beutel	hölzerne Schuhpflöcke	10	6	Rinteln	K. E.-D. Hannover	
7	E H	10	1	Kiste	leer —	9,5	7	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
8	F A	4377	1	Weinfass	leer —	—	8	Kiel	K. E.-D. Altona	
9	F & C	7611	1	Fass	leer —	4,5	9	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppenrevision.
10	H	—	1	schwarze Pappschachtel	Musterproben, Glaceehandschuhe, Spitzen	2	10	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	beschrieben: Berlin, den 28/7.
11	H	—	3	—	Achslager —	36	11	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
12	H B	1272	7	Pack	Wollgarn —	14	12	Osnabrück	K. E.-D. Hannover	beschr.: „Rage“ oder „Raye“ Hyazintenstrasse.
13	H L	5174	1	Kiste	leer —	13	13	Rottweil	Württemb. Stsb.	
14	H O	254/5	2	Fässer	leer —	25,5	14	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppenrevision.
15	H R M	4210	1	Fass	leer —	5,5	15	„	„	beiSchuppenrevision.
16	J G	301	1	Packet	Cigarren —	10	16	Diest	Grand Central Belge	
17	J R W	2906	1	Kiste	leer —	21	17	Berlin H.	K. E.-D. Altona	beschr.: Neuruppin.
18	K	—	3	Pack	Ofenringe —	15	18	Giessen	K. E.-D. Hannover	
19	K	6206	1	„	Maschinentheile —	—	19	Kiel	K. E.-D. Altona	
20	L	14423 14345	2	Kisten	leer (alt) —	19	20	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	bezettelt: Leinhausen-Hannover.
21	L F	37	1	Fässchen	leer —	7	21	Gmünd	Württemb. Stsb.	
22	L S	54 74	2	Ballen	Krollhaare —	102	22	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
23	L T	1666	1	Fass	leer —	133	23	Kreiensen	K. E.-D. Magdeburg	
24	M & Cie	1702 1812a	2	Kisten	leer —	16	24	Danzig	K. E.-D. Bromberg	
		1811a	1	Korb	leer —					
25	O M	1153	1	Ballot	54,4 m dunkelblauer Wollstoff	25,5	25	Stuttgart	Württemb. Stsb.	trägt eine Stationsmarke Forst i. L.
26	P L	2137	1	Kiste	leer —	12	26	Berlin H.	K. E.-D. Altona	beschr.: Frau Wittwe Steffens, Flatow.
27	Q H	3186	2	—	Pflugschaare —	14	27	Ibbenbüren	K. E.-D. Hannover	bez.: Ibbenbüren.
28	R N	I/II	2	Verschläge	leer —	58	28	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
29	S	—	1	Pack	Eisenwaare —	1	29	Seehausen i. A.	K. E.-D. Magdeburg	
30	S	—	1	Kollo	Ofentheil —	2,5	30	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppenrevision.
31	S	365	1	Ballen	Packleinen —	26	31	„	„	beiSchuppenrevision.
32	S	II	1	Pack	Budenlatten —	23	32	Gera	K. E.-D. Erfurt	aus Wag. 3261 G. L.
33	T H C	5902	1	Ballen	Leder —	100	33	Aix M.	Grand Central Belge	
34	V B	5	1	—	Ofentheil —	6,5	34	Leipzig M.	K. E.-D. Magdeburg	
35	W B	568	1	Kollo	Ofentheil —	4,5	35	Bremen	K. E.-D. Hannover	
36	W H	—	1	Kiste	leer —	80	36	Lanaeken	Grand Central Belge	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					B. Güter m. Adr. bez.:					
37	J. F. Baumann Brumbek	—	1	Pack	leere Säcke —	44	37	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
38	C. M. Clausen	—	1	Kiste	leer —	—	38	Flensburg	„	
39	HK u. Adresse: Rud. Ewen	2143	1	Ballot	unbekannt —	13	39	Bretten	Württemb. Stsb.	
40	H. St. Hjörring	—	1	Bund	leere Körbe —	13	40	Altona/Ottensen	K. E.-D. Altona	
41	Krupp	1891 6b	3	Stück	neue Stahlschienen je 9 m lang	—	41	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
42	—	80	1	Koffer	Gepäck —	55	42	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Gepäck von München.
43	—	143	2	Bund	getr. Fische —	15,5	43	Hvidding	„	Gepäck von Esbjerg.
44	—	548	1	—	eis. Rohr —	17	44	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
45	—	1126/1171	2	Säcke	phosphorsaures Salz	24	45	Louvain	Grand Central Belge	
46	—	8934	1	—	eis. Cylinderdeckel —	—	46	Hannover Eilg.-Abf.	K. E.-D. Hannover	beiSchuppen-revision.
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
47	weisser Strich	11	1	Stange	Stahl —	6	47	Berlin L.	K. E.-D. Altona	
48	S.	58119	1	Kiste	leer —	3,5	48	Altona/Ottensen	„	bez. Herzhorn-Altona/Ottensen.
49		997	1	„	leer —	16	49	Detmold	K. E.-D. Hannover	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
50	—	—	2 Körbe 4 Bündel		Auswanderergut —	341	50	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
51	—	—	2 — 1 —		eis. Brechstangen — eis. Dorn —	19	51	Hannover Eilg.-Abf.	K. E.-D. Hannover	beiSchuppen-revision.
52	—	—	2	Stück	Bretter, à 4 und à 2 m lang	19	52	Insterburg	K. E.-D. Bromberg	
53	—	—	1	Schachtel	Damenhut, schwarz mit künstl. Blumen	—	53	Kiel	K. E.-D. Altona	
54	—	—	3	Tafeln	Eisenblech (Schwarzblech)	33	54	Göttingen	K. E.-D. Hannover	
55	—	—	1	—	Eisenstange —	7	55	Neue Neustadt	K. E.-D. Magdeburg	
56	—	—	1	—	Eisentheil —	1	56	Buckau	„	
57	—	—	1	Kollo	Eisentheil, ansch. auf eine Röhre gehörend	—	57	Northeim	K. E.-D. Hannover	auf der Umladebühne gefunden.
58	—	—	2	Stück	Endbretter zu einem Kinderwagen	1	58	Gr. Tychow	K. E.-D. Bromberg	bezettelt von Brandenburg 28/7.
59	—	—	1	Korb	Heidelbeeren —	13,5	59	Hamburg H.	K. E. D. Altona	
60	—	—	1	„	leer —	16	60	Louvain	Grand Central Belge	ansch. zu einem Tender gehörig.
61	—	—	1	—	Kastenträger —	—	61	Giessen	K. E.-D. Hannover	
62	—	—	1	Kiste	? —	15	62	Neumünster	K. E. D. Altona	
63	—	—	1	Sack	Kleider, Wäsche, Schuhe	19,5	63	Weissenhöhe	K. E.-D. Bromberg	
64	—	—	3	—	hölzerne Kleiderbügel	0,25	64	Tempelhof	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
65	—	—	1	—	Lederriemen, neu —	—	65	Berlin L.	K. E. D. Altona	2,85 m lang, 0,03 m breit.
66	—	—	1	Beutel	mit 4 neuen Muttern Nr. 1, 2, 3, 4	—	66	Hannover Eilg.-Abf.	K. E.-D. Hannover	beiSchuppen-revision.
67	—	—	2 — 1 — 1 —		Nothketten — Kuppelbügel — Gummischeibe —	—	67	Hamburg H.	K. E. D. Altona	
68	—	—	1	Beutel	gusseis. Ofentheile —	10	68	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppen-revision.
69	—	—	1	—	eis. Ofenthür —	3	69	Hamburg H.	K. E. D. Altona	
70	—	—	13	—	eis. Räder —	10	70	Cassel R.	K. E.-D. Hannover	
71	—	—	1	Schliesskorb	— —	14	71	Gerpinnes	Grand Central Belge	
72	—	—	1	—	Spaten —	1,5	72	Stargard i. P.	K. E.-D. Bromberg	

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 67.

Zeitung des Vereins

1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche officielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 29. August 1891.

Inhalt:

Die elektrische Strassenbahn in Halle. (Fortsetzung.)
Vereins-Mittheilungen:
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Eisenbahnrechtl. Entscheidungen.
Untersuchung der Eisenbahnbrücken in Ungarn.
Bahneröffnung.
Verlängerung bezw. Ertheilung von Vorkonzessionen in Oesterreich.
Die Lokalbahnstrecke Salzburg-Mondsee.
Der Bau der Eisenbahn Eisenerz-Vordernberg.
Betrieb der Strecke Reichenberg-Tannwald.
Enteignung f. Eisenbahn-Lagerplätze (Rechtsfall).
Verkauf von Zonen-Kuponbillets durch die Postämter.
Tariferhöhung auf der Strecke Budapest-Wien.
Die Zuckertarife.
Direkte Tarife mit dem Orient.
Kohlenfracht-Wettbewerb.
Kursdifferenz zwischen den 5 % Prioritäten der Oesterr. Nordwestbahn und denen der Südnorddeutschen Verbindungsb.
Börsenbericht.
Urtheile des Reichsgerichts:
Erkenntniss vom 13/11. 1890.
Bücherschau:
Das Zonensystem für die Benutzung der Eisenbahn-Güterwagen zur Verminderung des Wagenmangels sowie Vereinfachung der Wagenmiethe-Abrechnung von Anton Velten.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnung von Strecken.
2. Eröffnung und Schliessung von Stationen.
3. Güterverkehr.
4. Personen- und Gepäckverkehr.
5. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Die elektrische Strassenbahn in Halle.

(Fortsetzung aus Nr. 66.)

Die Kraftstation einer elektrischen Bahn hat weit grössere Stromschwankungen aufzuweisen, als solche bei Centralstationen für Beleuchtung vorkommen können. Bei dem Anfahren der Wagen tritt stets ein grosser Stromverbrauch ein. Das wird leicht verständlich, wenn man sich den ersten Lehrsatz der Elektrotechnik, d. i. das Ohm'sche Gesetz, ins Gedächtniss ruft. Es ist

$$\text{Stromstärke} = \frac{\text{Spannung}}{\text{Widerstand}}.$$

Die Stromstärke, d. h. die Strommenge, wird nach Ampère gemessen, die Spannung, d. h. die Qualität des Stromes, nach Volt und der Widerstand, den ein Körper dem Durchgange des Stromes entgegensetzt, nach Ohm. Es ist

$$1 \text{ Ampère} = \frac{1 \text{ Volt}}{1 \text{ Ohm}}.$$

Das Vielfache von Ampère und Volt = Voltampère ist der Ausdruck für die elektrische Arbeit, und zwar entsprechen 736 Voltampère der Leistung einer mechanischen Pferdekraft. Die Wagen einer elektrischen Bahn sind in den von der Kraftstation ausgehenden Stromkreis parallel *) geschaltet, d. h. also bei der der Wagenbewegung entsprechenden Arbeit ist die Spannung (Volt) gleichmässig, die Stromstärke (Ampère) dagegen veränderlich. Ein Wagen, der also eine Steigung hinauf bewegt werden soll, bedarf zu der dadurch bedingten grösseren Arbeit einer grösseren Strommenge; die Spannung des Stromes bleibt unveränderlich. Bei dem anderen System, dem der Hintereinanderschaltung, sind umgekehrt die Volt veränderlich, die Ampère dagegen fest.

Beim Anfahren eines Wagens ist die Wirkung ähnlich als bei dem Uebergang der Fahrt von horizontaler Strecke in Steigung.

Aus der Gleichung $\text{Ampère} = \frac{\text{Volt}}{\text{Ohm}}$ geht hervor, dass, wenn die Volt konstant sind, der Werth der Ampère steigt, je kleiner der Werth der Ohm ist. Um bei gegebener Spannung die Strommenge (Ampère) konstant zu erhalten, muss man dahin streben, den Widerstand so einzurichten, dass derselbe sowohl beim Anfahren als während der Fahrt thunlichst der gleiche ist.

Im Augenblick des Anfahrens ist der Widerstand sehr klein, die Strommenge wird daher sehr gross. Das könnte zu einer grossen Wärmeentwickelung mit ihren schädlichen Folgen (Durchbrennen des Ankers) führen; denn die Arbeit setzt sich nach dem Joule'schen Gesetz in Wärme um und entspricht dem Quadrate der Stromstärke. Dieses wird vermieden durch Ein-

*) Die Parallelschaltung ist die Regel. Jetzt (Frühjahr 1891) ist aber in Rom eine elektrische Bahn in Betrieb genommen, wo die Wagen hintereinander geschaltet werden. Die dort zur Verwendung kommende Stromspannung beträgt über 800 Volt.

schaltung künstlicher Widerstände im Moment des Anfahrens. Kommt der Wagen in Bewegung, so bildet sich in der Dynamomaschine des Wagens ein Gegenstrom, welcher das übermässige Anwachsen der Strommenge verhindert. Immerhin ist aber der Stromverbrauch beim Anfahren wesentlich grösser als bei der Fahrt und die Leistungsfähigkeit der Dynamos in der Kraftstation muss danach bemessen werden.

Die von den Dynamomaschinen erzeugten Ströme werden in zwei Schienen gesammelt, von denen die eine mittelst isolirter Kabel Anschluss an die Oberleitung hat, während die andere durch eine in die Erde gehende nackte Leitung mit den Schienen verbunden ist. In diese ist ein Ampèremeter für 800 Ampère, sowie eine Bleisicherung für den Gesammtstrom aller Maschinen eingeschaltet. Eine Bleisicherung ist gleichbedeutend mit einem künstlich geschwächten Theil der Leitung. Wenn nun an einer Stelle eine zu grosse Elektrizitätsmenge in die Leitung eingeführt werden sollte, als letztere nach Maassgabe ihres Querschnittes gefahrlos aufnehmen kann, so tritt zunächst eine Erhitzung bezw. ein Schmelzen des absichtlich geschwächten Leitungstheiles, d. i. der Bleischaltung, ein. Ist diese geschmolzen, so ist die Stromleitung unterbrochen, der Strom kreist nicht mehr, die Erhitzung, also die Feuersgefahr, ist vermieden.

Der Anschluss einer jeden Luftlinienleitung an die Sammelschiene kann durch einen Hebel unterbrochen werden.

Jede Dynamomaschine ist mit einem Pol an die erste, mit dem anderen an die zweite Schiene angeschlossen und jeder dieser Anschlüsse kann durch einen Ausschalthebel unterbrochen werden und ist durch eine Bleisicherung geschützt.

Zu jeder Dynamomaschine gehört ein Ampèremeter, während ein gemeinsames Voltmeter mittelst eines Umschalters nach Befinden an eine der vorerwähnten Dynamos angelegt werden kann.

Zur Regulirung der Spannung dient für jede Maschine ein in den Stromkreis der magnetischen Spulen geschalteter Regulirwiderstand. Ein an die beiden Sammelschienen fest angeschlossenes Voltmeter zeigt jederzeit die zwischen diesen herrschende Spannung an.

Die Anordnung der oberirdischen Stromzuführung erfolgt in Halle nach einem besonderen System der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft, welches sich an das von Sprague anschliesst. Es ist dabei zwischen der eigentlichen Stromleitung und den Arbeitsleitungen zu unterscheiden. Die erstere ist isolirt. Sie erfordert in Halle einen Kupferquerschnitt von 50 bis 95 qmm und ist theils oberirdisch, theils unterirdisch verlegt. Im ersteren Falle hängt die Leitung nach Art einer Telegraphenleitung an den Stützpfosten des Leitungsnetzes, im letzteren Falle ist dieselbe als eisenbandarmirtes Bleikabel in die Erde gebettet. Die erste Anordnung ist in den breiten Ringstrassen, die letztere in den Geschäftsstrassen der inneren Stadt angewendet. Die Wahl des Kupferquerschnittes richtet sich danach, dass der Leitung keine grössere Strommenge zugeführt werden darf, als zur Verrichtung der verlangten Arbeit gebraucht wird, damit keine Erhitzung entsteht, also jede Feuersgefahr ausgeschlossen bleibt.

In angemessenen Entfernungen gehen von der Stromleitung Querverbindungen nach der oder den Arbeitsleitungen. Unter einer Arbeitsleitung versteht man einen Draht, welcher über einem Geleise und zwar in der Richtung der Mittellinie desselben angeordnet ist und von dem aus der elektrische Strom in die Triebmaschine der zu bewegenden Wagen geleitet wird. Sind zwei Geleise vorhanden, so gebraucht man auch zwei Arbeitsleitungen und bei jeder eingeleisigen Bahn (wie in Halle) ist ausser der durchgehenden Arbeitsleitung noch bei jeder Ausweichung in der Länge der letzteren eine zweite Arbeitsleitung erforderlich. Stromleitung und Arbeitsleitung laufen also einander parallel und die Verbindungen zwischen beiden Leitungen geben der ganzen Anordnung, wenn man sich dieselbe im Grundriss aufzeichnen wollte, das Ansehen einer Sprossenleiter. Der eine Leiterbaum ist die Stromleitung, der andere die Arbeitsleitung, und die Sprossen sind die Querverbindungen. Die leitenden Querverbindungen bestehen aus dem kostspieligen Okonitdraht, d. i. dem bestisolirten Leitungsmaterial.

Die diesem System eigenthümliche Anordnung besonderer Stromzuführungs- und Arbeitsleitungen hat gerade für den Bahnbetrieb grosse Vorzüge. Wollte man nur eine Leitung herstellen, also Strom- und Arbeitsleitung in einem Draht vereinigen, so würde bei einem Bruch dieser Leitung der hinter der Bruchstelle liegende Theil der Bahn vollständig ausser Betrieb gesetzt sein. Sind dagegen gesonderte Leitungen vorhanden, so bedeutet der Bruch der einen oder anderen noch keineswegs eine Störung des Bahnbetriebes in diesem Umfange. Der Strom kann immer noch durch eine Leitung kreisen, es findet nur auf eine kurze Strecke an der Bruchstelle selbst eine Unterbrechung des Betriebes statt, auf der gesammten übrigen Strecke kann letzterer dagegen ungestört vor sich gehen. Das ist von hervorragender Bedeutung; denn die Aufrechterhaltung des Betriebes bei solchen Zufälligkeiten ist mit eine der ersten Forderungen, welche man an ein Bahnunternehmen stellen muss.

Die Arbeitsleitungen können in keiner isolirenden Hülle stecken, weil aus ihnen der Strom zur Fortbewegung der Wagen abgelenkt werden muss. Diese Leitung besteht aus einem blanken, 6 mm starken Siliciumbronzedraht, einem Material, welches die aussergewöhnliche Festigkeit von 45 kg für das Quadratmillimeter besitzt, d. h. die 3½ fache Festigkeit des sonst für elektrische Leitungen vielfach beliebten weichen Kupferdrahtes. Sie ist so über Schienen-Oberkante angeordnet, dass sie selbst bei der höchsten Temperatur, also dem stärksten Durchhange noch 5, 5 m über der letzteren sich befindet.

Die Befestigung der Leitungen erfordert besondere Vorkehrungen. In den engeren Strassen der inneren Stadt sind z. B. in Abständen von 40 zu 40 m Querdrähte bezw. 7litzige dünne Stahldrahtseile zwischen an den Häusern befestigten Wandisolatoren ausgespannt, an denen in der Richtung der Geleismittellinie Isolatoren aufgehängt sind, welche die Arbeitsleitung tragen.

Bei der Arbeitsleitung wird die Befestigung an den einzelnen Aufhängepunkten so gewählt, dass nach unten hin überall der Querschnitt des blanken Siliciumdrahtes freiliegt, so dass eine Rolle, welche unter dem Draht läuft, indem sie von unten gegen diesen drückt, überall frei passiren kann, mithin keine Vorsprünge oder sonstige Stellen berührt, wo eine Ablenkung eintreten könnte.

In den breiteren Strassen von Halle sind für die oberirdische Stromzuführung besondere Pfähle, schmiedeeiserne Gittermaste, aufgestellt, welche oben je ein besonderes Gussstück tragen, an welchem mittelst aufgeschraubter Isolatoren die Stromleitung ihre Stützpunkte findet. Das Gussstück, den oberen Pfahlkopf bildend, trägt ferner eine Spannvorrichtung für die Querdrähte. Es ist auf einen kräftigen Holzkörper (Weissbuchenholz) gesteckt, welcher in Paraffin gekocht und in den Pfahlkopf eingeschwefelt ist. Das Holz ist gegen die Witterungseinflüsse vollständig geschützt, ermöglicht es, dass der Pfahlkopf ohne metallische Berührung mit dem Pfahl selbst bleibt, und gewährt den grossen Vortheil, dass jeder Befestigungspunkt der Leitungen nicht nur durch die dort befindlichen Isolatoren, sondern auch nochmals im Pfahl selbst gegen die Erde isolirt ist. Alle Leitungen sind also doppelt isolirt. Die Pfähle sind hinter den Bordschwellen der Bürgersteige etwa in der Linie errichtet, welche für gewöhnlich die Gaslaternen einnehmen.

In den breiteren Strassen sind 2 Pfahlreihen — je eine auf jeder Seite — aufgestellt, welche Querdrähte tragen, an denen die Arbeitsleitung hängt.

Bei dem Bau einer jeden Stromzuführungs-Anlage ist es von grosser Wichtigkeit, die Drähte von vornherein mit der richtigen Spannung straff zu ziehen. Es muss aber auch andererseits möglich sein, die Spannung eines Drahtes zu regu-

liren. Die Spannvorrichtungen an den Pfahlköpfen haben Sperrrad und Sperrklinke, um den Draht zu spannen und straff zu erhalten.

Der Bau einer oberirdischen Stromzuführungs-Anlage ist nicht einfach. Der Durchhang der Arbeitsleitung z. B. darf einen bestimmten Werth nicht überschreiten. Die in den Drähten auftretenden Spannkräfte wachsen mit dem Quadrate der Spannweiten und im umgekehrten Verhältniss zur Grösse des Durchhanges in der Mitte. Zur Zeit der niedrigsten Temperatur — und man muss Temperaturschwankungen von — 25° Celsius bis + 35° Celsius in Rechnung ziehen — soll hinsichtlich der Zugfestigkeit überall vierfache Sicherheit vorhanden sein. Das ist nun bei den gewählten Drahtquerschnitten leicht zu erzielen, aber die Inanspruchnahme der Pfähle, die etwa 6,5 m über und 1,5—1,8 m in dem Boden stehen, wird eine verhältnissmässig grosse. 120—200 kg ziehen an einem Hebelarm von 6,0—6,5 m und wenn es auch nicht schwierig ist, ausreichend stabile eiserne Pfähle in gefälliger Form dafür zu bauen, so darf auch die unschädliche und unvermeidliche Durchbiegung nicht störend für das Auge werden. Keine Konstruktion eignet sich für diesen Zweck besser als der schmiedeeiserne Gittermast, der ausserdem am wenigsten auffällt und keine Strasse verunziert, wenn er in den richtigen Dimensionen gehalten wird. Bei der Aufstellung dieser Maste ist darauf zu halten, dass dieselben um das Maass ihrer rechnungsmässigen Durchbiegung geneigt nach aussen aufgestellt werden, wodurch bei Anspannung des Drahtwerkes die Maste in die senkrechte Stellung gezogen werden.

Wenn das Geleis im Bogen liegt oder wenn von einem Geleise auf ein anderes übergegangen werden muss, erfordert die Führung der Arbeitsleitungen besondere Vorkehrungen. Es genügt dann nicht mehr die Aufhängung von 40 m zu 40 m zu wählen, es muss vielmehr eine Unterstützung in kürzeren Abständen geschehen. Bei jedem Bogen verfolgt die Arbeitsleitung ein den Bogen umschreibendes Vieleck und an jeder Ecke greift ein Drahtzug mittelst eines besonderen Kurvenisolators an. Die Spanndrähte in den Kurven brauchen nur halb so stark zu sein wie die gewöhnlichen Spanndrähte. Sie werden in der Richtung des Tangentenwinkelpunktes gezogen und dort an einem Stützpunkt (hoher Pfahl) befestigt. Eine andere Art der Befestigung besteht darin, dass die Kurve durch eine entgegengesetzt gespannte Kurve abgefangen wird. Zwischen beiden Gegenkrümmungen befinden sich wie ein Sprossenwerk die einzelnen Spanndrähte.

Der Uebergang von einem Geleise auf das andere geschieht mittelst sogenannter Luftweichen, die ein geringes Gewicht haben und aus Aluminiummetall hergestellt werden. Die Luftweichen werden nicht in der Senkrechten über Zungenspitze, sondern in der Senkrechten über dem mathematischen Mittelpunkte der Geleisweiche angeordnet.

Der elektrische Strom macht den Kreislauf von der Kraftstation aus durch die oberirdische Leitung bezw. die Arbeitsleitung bis zum Endpunkte der Bahn und verrichtet die ihm zugedachte Arbeit der Fortbewegung von Wagen, indem er von der Arbeitsleitung aus durch die Maschinerie des Wagens in die Schienen geführt wird, wo er den Rücklauf zur Kraftstation nimmt. In Halle sind die Geleise aus dem vorzüglichen Haarmann'schen Oberbau gebaut, dessen kräftiges Profil dem Strome geringeren Widerstand bietet als die meisten älteren, für Strassenbahnen gebrauchten Schienenprofile.

Um den Widerstand für den Rücklauf des Stromes auf ein Geringstes zu bringen, sind, abgesehen von der Verlaschung, die Schienen durch aufgenietete Metallstreifen an den Stössen leitend verbunden und zwar bei beiden Schienenreihen des Geleises. Die eisernen Querverbindungen des Geleises sichern ferner die metallische, leitende Verbindung beider Schienenreihen unter einander. Ein solches Geleis ist zwar nicht isolirt von der Erde, aber doch so hergestellt, dass nur ein verschwindend geringer Theil des Starkstromes seinen Rücklauf durch die Erde selbst nehmen kann, wenn die leitenden Verbindungen irgendwo unterbrochen sein sollten. Der Strom nimmt immer den Weg durch den guten Leiter und in dem Strassenkörper kann er keinen besseren Leiter finden als die Schienen des Geleises es sind.

Der Fahrpark der Stadtbahn besteht aus 25 elektrischen Motorwagen und einer entsprechenden Zahl von gewöhnlichen Tramwagen in Grösse der Einspänner (frühere Pferdebahnwagen), welche bei starkem Verkehr als Anhängewagen Verwendung finden. Mit Einführung des elektrischen Betriebes sind 115 Pferde im Strassenbahndienst verfügbar geworden, also von den Strassen verschwunden und mit ihnen der Schmutz, den sie veranlassen, die Nothwendigkeit der Pflastererneuerungen. Der Raum, den die Pferde sonst eingenommen haben, ist frei geworden, deshalb haben einerseits die Motorwagen geräumiger und für die Fahrgäste bequemer gebaut werden können, andererseits ist es möglich geworden, Anhängewagen mitzunehmen, also gewissermaassen elektrische Züge zu fahren, ohne damit das Strassenprofil zu beeinträchtigen.

Die Spurweite der Stadtbahn beträgt 1 m, die schärfste Kurve hat 12—15 m Halbmesser; deshalb war für die Wagen ein enger Radstand Bedingung. Derselbe beträgt 1,5 m und gewährleistet eben den Platz für das zwischen den Achsen, d. i. unter dem Wagenfussboden, eingebaute elektrische Triebwerk.

(Schluss folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2911 vom 25. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona, die Belgische Staatsbahn, sowie die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn, betreffend die Nachweisung der Ergebnisse des Verkehrs auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte in der Ausgabezeit des Jahres 1890 (abgesandt am 27. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Eisenbahnrechtliche Entscheidungen.

Vor einigen Jahren wurde in dieser Zeitung an gleicher Stelle die grosse Bedeutung der auf das Verkehrswesen bezüglichen gerichtlichen Entscheidungen für den Bau und Betrieb der Eisenbahnen besprochen. Unter Hinweis darauf hatte damals die Wiener Direktion der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft mittelst Rundschreibens die Veröffentlichung solcher wichtiger Urtheilssprüche in einem periodischen Sammelwerke den Bahnverwaltungen mit der Einladung empfohlen, dieses Werk durch Zusendung derartiger Entscheidungen fördern zu helfen. Nachdem dieser Antrag in der Direktorenkonferenz beifällige Aufnahme fand, wurde die Redaktion der Entscheidungen dem durch seine fachwissenschaftlichen Leistungen auch auf diesem Gebiete bewährten Generaldirektions-Rath der Oesterreichischen Staatsbahnen Dr. Victor Röll übertragen; dieselben erschienen seither als werthvolle Beilage der „Zeitschr. f. E. u. D." Aehnliche Veröffentlichungen bringen das „V.-Bl. f. E. u. S." und die juridischen Fachblätter. Allein diese Organe beschränken die erwähnten Mittheilungen auf jene allerdings überwiegenden Fälle, welche durch Berufung an die oberen Instanzen ihre Rechtskraft erlangt haben; die schon in I. Instanz rechtskräftig entschiedenen Straffälle werden in der Regel nur von der Tagespresse gebracht. Dass aber auch die letzteren die Beachtung der Bahnverwaltungen verdienen, zeigt der in Nr. 65 S. 637 d. Ztg. mitgetheilte Fall. Die Vertheidigung hat die zur Belastung der des Verschuldens des fraglichen Eisenbahn-Zusammenstosses angeklagten Bediensteten der durch das Gutachten der K. K. Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen und die Zeugen erwiesenen Thatumstände nicht in Abrede stellen oder auch nur deren Bedeutung abschwächen können; sie zog es daher vor, sich in Ausfällen zu ergehen, welche behaupteten, dass die Dienstvorschriften dem Verständniss der zumeist ungebildeten Bediensteten niederen Ranges nicht angepasst, widersprechend und

sinnverwirrend seien, und die Vorgesetzten alle Schuld von sich ab und auf die niederen Bediensteten zu wälzen versuchten, sowie dass das Gutachten einseitig sei usw. Bei der gegenwärtigen Zeitströmung verfehlen solche Anschuldigungen gegen die höher Gestellten selten ihr Ziel. Gegen eine derartige Vertheidigung hätte aber seitens der Bahnvertretung entschieden Verwahrung eingelegt werden und bei deren Fruchtlosigkeit der Fall zur Kenntniss der Regierung gebracht werden sollen, um wenigstens in Hinkunft gegen einen ähnlichen Vorgang geschützt zu sein. Es handelt sich nicht um die Bestrafung der Schuldtragenden; für diese mögen Milderungs- oder gar Strafaufhebungsgründe in noch so grosser Zahl geltend gemacht werden, dem würden die Vertreter der betreffenden Bahnverwaltungen nicht entgegentreten, doch dürfen sie auch nicht solche Verdächtigungen der mit Leitung und Ueberwachung des Eisenbahnverkehres Beauftragten stillschweigend hinnehmen. Es sei noch bemerkt, dass auch manche Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes der obwaltenden Eisenbahnpraxis entgegenstehen; doch entsprechen dieselben selbstverständlich dem positiven Gesetze und der wirklichen Sachlage. Es wäre daher bei aller Ehrerbietung vor den Aussprüchen des höchsten staatlichen Richterstuhles angezeigt, solche Fälle aus dem Gesichtspunkte de lege ferenda, bezw. der event. nothwendigen Aenderung von Dienstvorschriften oder Einrichtungen der Eisenbahnen stets einer sachlichen Besprechung zu unterziehen.

Untersuchung der Eisenbahnbrücken in Ungarn.

Auch der Ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 5. d. Mts. die fortdauernde fachgemässe Beaufsichtigung der Konstruktionen der eisernen Eisenbahnbrücken angeordnet. Alle eisernen Brücken müssen, abgesehen davon, dass sie durch die Bahnverwaltungs-Organe ununterbrochen zu beaufsichtigen sind, in jedem 3. Jahre einer sogen. zeitweiligen, in jedem 15. Jahre aber einer kommissionellen Hauptuntersuchung unterzogen werden. Die bereits vorhandenen Brücken, deren Spannweite mehr als 15 m beträgt, sowie auch alle Gitterbrücken, welche schon seit 15 Jahren in Verwendung stehen, und insbesondere auch jene Brücken, bei welchen verdächtige Erscheinungen wahrnehmbar, sind noch im Laufe dieses Jahres der Hauptuntersuchung zu unterziehen. Insbesondere ist über jede aus Eisen konstruirte Brücke ein Stammbuch zu führen, in welches alle auf die Konstruktion bezüglichen Daten, sowie die Ergebnisse der zeitweiligen Untersuchung einzutragen sind.

Bahneröffnung.

Am 15. d. Mts. wurde die im Betriebe der Königlich Ungarischen Staatsbahnen stehende 29 km lange Vizinalbahn Ipolyság-Balassa-Gyarmat mit den Stationen Ipolyság, Drégely-Palánk, Ipóly-Vecze, Dejtar und Balassa-Gyarmat dem öffentlichen Verkehre übergeben. Sämmtliche Stationen sind für den Gesammtverkehr, die Haltestelle Ipoly-Vecze dagegen nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet.

Verlängerung bezw. Ertheilung von Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat die dem Ingenieur Franz Ipser in Wien und Genossen bereits früher ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Lokalbahn von der Station Böheimkirchen der Staatsbahnlinie Wien-St. Pölten zur Haltestelle Spratzern der Staatsbahnlinie St. Pölten-Leobersdorf und von da nach Frankenfels auf weitere 6 Monate verlängert.

Dasselbe ertheilte ferner folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten: a) dem Eisenwerks- und Gutsbesitzer Heinrich Mitsch in Graz für eine normalspurige Schleppbahn von der Station Köflach der Graz-Köflacher Eisenbahn zu dem Kohlenwerke Piberstein bei Lankowitz, b) dem Ingenieur Eugen Bonapace in Pinzola für eine mit einer Spurweite von 0,76 m auszuführende Lokalbahn von Riva nach Pinzola, c) der Bergwerksbesitzerin Ludovica Zang für eine normalspurige Adhäsionsbahn von der Station Voitsberg oder der Station Gaisfeld der Graz-Köflacher Eisenbahn nach Judenburg zum Anschlusse an die Oesterreichischen Staatsbahnen daselbst, sämmtlichen auf die Dauer von 6 Monaten und endlich d) dem Steiermärkischen Landesausschusse für eine mit der Spurweite von 0,76 m auszuführende Lokalbahn von der Station Unzmarkt der Kronprinz Rudolfbahn nach Mauterndorf im Lungau (Murthalbahn) auf die Dauer eines Jahres.

Die Lokalbahnstrecke Salzburg-Mondsee.

Im Anschluss an die in Nr. 61 S. 596 d. Ztg. angezeigte Eröffnung dieser Linie theilen wir noch mit, dass dieselbe die folgenden Stationen und Haltestellen besitzt: Mondsee, St. Lorenz (H.), Teufelmühle (H.), Vetterbach (H.), Thalgau, Irlach (H.), Kraiwiesen, Eugendorf-Kalham, Söllheim (H.), Itzling (H.), Salzburg-Rangirbahnhof und Salzburg-Ischler Bahnhof. Von denselben werden die Stationen Mondsee, Thalgau, Kraiwiesen, Eugendorf-Kalham, sowie die Haltestellen Teufelmühle und Irlach für den Gesammtverkehr, die Station Salzburg-Ischler Bahnhof für den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr, die Station Salzburg-Rangirbahnhof für den Eilgut- und Frachtenverkehr, die Haltestellen St. Lorenz, Vetterbach, Söllheim und Itzling für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Den sich auf der Bahnstrecke trotz der ungünstigen Witterung lebhaft entwickelnden Touristenverkehr sucht nun die Salzkammergut-Lokalbahngesellschaft durch die Einrichtung zweier Rundfahrten, deren jede innerhalb 24 Stunden zurückgelegt werden kann, zu fördern. Die eine Rundfahrt beginnt in Ischl, geht über Strobl, den Wolfgangsee, Scharfling und Unterach, von da über den Attersee nach Kammer und zurück über Weissenbach nach Ischl. Die andere Rundfahrt beginnt in Salzburg auf der neuen Bahntrasse nach Mondsee, geht von da über See und Unterach nach Weissenbach und führt dann über Ischl, Strobl, den Wolfgangsee, St. Gilgen, Scharfling und Mondsee wieder zurück nach Salzburg.

Die zu den beiden Rundfahrten erforderlichen Karten werden an den Kassen der Dampfschiffe in Mondsee und Kammer, sowie an den Kassen der der Staatseisenbahn-Gesellschaft gehörigen Linie Salzburg-Ischl zu ermässigten Preisen ausgegeben.

Der Bau der Eisenbahn Eisenerz-Vordernberg,

welcher zu den schwierigsten Eisenbahnbauten zählt, die jemals in Oesterreich ausgeführt worden sind, ist nun nahezu vollendet. Seit dem 20. April wird die Strecke Vordernberg-Südbahn bis Vordernberg-Rathhaus und seit dem 25. Mai die weitere Strecke bis zur Station Prebichl von der Abt'schen Zahnradmaschine befahren. Seither wurden auch die aussergewöhnlichen Schwierigkeiten, welche sich namentlich auf der Strecke zwischen Prebichl- und Plattentunnel und bei der Station Erzberg entgegenstellten, glücklich behoben. Man hofft die Bahn noch vor Eintritt der schlechten Jahreszeit dem Betriebe übergeben zu können.

Betrieb der Strecke Reichenberg-Tannwald.

Zwischen der Verwaltung der Südnorddeutschen Verbindungsbahn und der Lokalbahn Reichenberg-Gablonz haben Verhandlungen wegen Betriebsführung auf der Strecke Reichenberg-Tannwald stattgefunden, welche zu einer vollständigen Einigung geführt haben. Die Südnorddeutsche Verbindungsbahn hat sich bereit erklärt, den Betrieb der Lokalbahnstrecke Reichenberg-Tannwald gegen eine Vergütung der Betriebskosten von 40 % bis zu einer Einnahme von 240 000 fl. zu besorgen. Die Vereinbarung unterliegt noch der Genehmigung seitens der Regierung, an welcher jedoch nicht zu zweifeln ist.

Enteignung für Eisenbahn-Lagerplätze (Rechtsfall).

Gegen das Erkenntniss der Böhmischen K. K. Statthalterei, betreffend die zwangsweise Ueberlassung von Grundstücken zur Errichtung von Magazinen und Lagerstätten für Holz, Kohle usw. an die Südnorddeutsche Verbindungsbahn wurde vom Eigenthümer eine Beschwerde überreicht, weil es sich hier nicht um einen der in § 3 des Enteignungsgesetzes angeführten Fälle, sondern lediglich um Privatzwecke der Gesellschaft handelt. Der Verwaltungsgerichtshof wies aber diese Beschwerde aus folgenden Beweggründen ab: Bei der vorangegangenen kommissionellen Verhandlung wurde die Ueberlassung des fraglichen Grundstückes für den Bahnbetrieb als nothwendig erkannt. Nach dem berufenen Paragraphen kann die Enteignung insoweit begehrt werden, als die Erwerbung fremden Eigenthums für die Bahn zur Herstellung der Bahnhöfe, der an der Bahn und an den Bahnhöfen zum Zwecke des Eisenbahnbetriebes zu errichtenden Gebäude oder zu „sonstigen Anlagen", deren Herstellung der Eisenbahnunternehmung obliegt, erforderlich ist. Dass aber Lagerplätze zu diesen „sonstigen Anlagen" gehören, erhellt aus den §§ 59—61 des Betriebsreglements, wonach es den Bahnanstalten obliegt, für die durch dieselben zu befördernden oder beförderten Waaren Aufbewahrungsräume in Bereitschaft zu haben. Wenn diese Verpflichtung insofern auch nur eine bedingte ist, als die verfügbaren Räumlichkeiten zureichen, so kann doch aus dieser Bedingung nicht gefolgert werden, dass Lagerplätze nicht Anlagen seien, deren Herstellung der Eisenbahnunternehmung obliegen würde, sondern nur so viel, dass die Bahnverwaltung wegen dieses Mangels keine Verantwortung trifft. Es folgt vielmehr daraus, dass diese Lagerplätze in einem entsprechenden Verhältnisse zu dem jeweiligen Verkehre der Bahnstation stehen sollen, worüber in letzter Instanz das Handelsministerium allein zu entscheiden hat, was im fraglichen Falle auch geschehen ist. (Nr. 5508 der Budwinski'schen Sammlung.)

Verkauf von Zonen-Kuponbillets durch die Postämter.

Vom 15. d. Mts. angefangen sind alle ärarischen Postämter in Wien, mit Ausnahme der auf den Bahnhöfen befindlichen, mit dem Verkaufe von Zonen-Kuponbillets der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen betraut. Es wäre wünschenswerth, wenn auch bezüglich der Privatbahnen eine solche Erleichterung gewährt bezw. eingeführt werden könnte.

Tariferhöhung auf der Strecke Budapest-Wien.

Im Auftrage des Ungarischen Handelsministers erfolgte kurz nach der Ablösung des Ungarischen Netzes der Staatseisenbahn-Gesellschaft eine wenn auch nicht weittragende Erhöhung der Personentarife für den Verkehr zwischen Wien und Budapest, indem die Schnellzugpreise I. Klasse einen kleinen Zuschlag erfuhren. Nun werden auch vom 3. September d. J. an im Verkehre zwischen Wien und Budapest für Stückgüter der Klasse I die seit dem 1. Juni d. J. eingeführten Refaktien von 40 auf 20 kr. und für Güter der Klasse II die Refaktien von 17 auf 12 kr. herabgesetzt werden. Die Nettosätze werden sich dadurch für 100 kg auf 1,30 fl. für die Klasse I und auf 1,70 fl. für die Klasse II erheben. Ferner wird der bestehende Sammelladungssatz für Güter aller Art bei Aufgabe von 6000 kg von 92 kr. auf 1,12 fl. erhöht werden.

Durch die Herabsetzung der Refaktien und die Erhöhung der Sammelladungstarife wird in erster Reihe die Manufakturwaarenbranche getroffen. Bisher galt der Grundsatz, dass für die mit der Flussschifffahrt im Wettbewerb stehenden Linien die Bahntarife möglichst niedrig gestellt wurden, um die Frachtentarife der Schifffahrt zu drücken und der Flussschifffahrt möglichst viele Transporte zu entziehen. Die neue Verfügung bedeutet eine Abweichung von diesem Grundsatze. Es ist übrigens bemerkenswerth, dass die in Rede stehende Tariferhöhung auf Grund eines Uebereinkommens zwischen der Direktion der Ungarischen Staatsbahnen und der Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft festgestellt worden sein soll. Man behauptet, dass sich die Ungarischen Staatsbahnen zu den beiden Maassnahmen nur entschlossen hätten, um irrige Berechnungen und unverhältnissmässige Vertheilungen richtig zu stellen. Danach würde es sich nur um vereinzelte Verfügungen handeln, aus welchen keinerlei Schlussfolgerungen auf eine Aenderung der Ungarischen Tarifpolitik gezogen werden könnten.

Die Zuckertarife.

Der neue Tarif der Oesterreichischen Staatsbahnen enthält Bestimmungen, nach welchen Zucker aller Art im Inlandsverkehr in vollen Wagenladungen nach Klasse B, im Auslandsverkehr sogar nach Klasse C tarifirt. Dadurch wurden die Frachtsätze für die seitens der an den Oesterreichischen Staatsbahnen belegenen Zuckerfabriken zur Versendung gelangenden Zuckermengen ausserordentlich ermässigt (es kostet beispielsweise 1 Wagen Zucker von Prag nach Triest jetzt 110 fl. gegen 154,40 fl. im früheren Ausnahmetarife), da aber nur ein geringer Theil der Zuckerfabriken an den Staatsbahnen liegt, so sind mit der Einführung des neuen Tarifes die einschneidendsten Verschiebungen in den Wettbewerbs-Verhältnissen zwischen den Zuckerfabriken eingetreten. Der Centralverein der Zuckerindustriellen hat deshalb mehrfache Schritte unternommen, um einen gleichmässigen Wettbewerb für inländischen Zucker nach allen Richtungen zu erzielen. Für die Versendung über Triest ist dies bereits erreicht worden, indem die Südbahn mit 1. August einen neuen Zuckertarif für Triest eingeführt hat. Dagegen ist es bisher nicht gelungen, für die Ausfuhr über Aussig eine Regelung zu erzielen. In dieser Richtung gelten noch die alten Sätze des „Elbeumschlags-Tarifes für Oesterreich", so dass sich die Fracht für Zucker von Brünn nach Triest trotz der doppelten Entfernung fast ebenso billig stellt, als nach Aussig. Der Centralverein weist aber darauf hin, dass die alten Sätze von Mähren nach Aussig nicht aufrecht zu erhalten sein werden, da sonst zu dem Wettbewerb mit den Staatsbahnen auch jener der Deutschen Ausfuhrhäfen Hamburg und Danzig-Neufahrwasser für Mährisch-Schlesischen Zucker hinzutreten muss. Ausserdem ist auch mit Gültigkeit vom 1. August d. J. ein Ausnahmetarif für Zucker aller Art bei Aufgabe von 5000 und 10000 kg von Wien (Donauufer- und Donaukaibahnhof-Korneuburg usw.) nach Rumänischen Stationen im Umschlagsverkehr über Verciorova in Kraft getreten, welcher gegenüber dem direkten Bahnverkehr Ermässigungen bis zu 68 Frcs. für den Wagen aufweist.

Direkte Tarife mit dem Orient.

Im Selbstverlage der Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen ist ein Tarifbuch erschienen, in welchem die mit 1. Mai 1891 in Kraft getretenen Tarife im direkten Verkehre zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits, sowie auch die diesbezüglichen Vollzugsvorschriften enthalten sind. Dieses in Deutscher und Französischer Sprache verfasste Werk enthält ein Betriebsreglement und 4 Tarifhefte. Die Tarife enthalten direkte Frachtsätze für alle wichtigeren Stationen Oesterreichs und Ungarns einschl. der Seehäfen Triest und Fiume, sowie für die Deutsch- bezw. Schweizerisch-Oesterreichischen Grenzstationen im Verkehre mit den bedeutenderen Stationen Serbiens, Bulgariens und der Türkei.

Kohlenfracht-Wettbewerb.

Vor mehreren Jahren ist zwischen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Staatseisenbahn-Gesellschaft, als Besitzerin der Linie Halbstadt-Wien und der Waagthallinie ein Vertrag zustande gekommen, demzufolge die Staatseisenbahn-Gesellschaft darauf verzichtete, mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wegen des Preussischen Kohlenverkehres in Wettbewerb zu treten, wogegen die Kaiser Ferdinands-Nordbahn seither eine festgestellte Geldentschädigung an die Staatseisenbahn-Gesellschaft ausbezahlte. Nachdem nun mit den anderen Ungarischen Linien der Staatseisenbahn-Gesellschaft die Waagthalbahn wieder in den Besitz der Ungarischen Regierung übergegangen ist, ist das bisherige Verhältniss zwischen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Staatseisenbahn unhaltbar geworden.

Aus diesem Grunde werden gegenwärtig zwischen den genannten Bahnen Vertragsverhandlungen gepflogen, deren Lösung sich schwierig gestaltet. Die Länge der Linie Dzieditz (für Kattowitz usw.)-Wien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn beträgt nämlich rund 320 km, jene der Waagthalbahn 370 km und die der Linie Halbstadt-Wien ebenfalls 370 km. Der Entfernungsunterschied zwischen der kürzesten und der längsten Route beträgt also etwa 17 %. Ungefähr ebenso gross ist er für Brünn und die südlich von Brünn gelegenen Stationen, welche für die Waagthalbahn mittelst der Marapassbahn zu erreichen sind. Die Menge Preussischer Kohle, welche die Kaiser Ferdinands-Nordbahn einführt, beträgt ungefähr 1,1 Millionen Tonnen. An Ostrauer, Dombrauer und anderer Kohle für welche die Waagthalbahn immer noch, wenngleich unter ungünstigeren Umständen, die Halbstädter Route aber nicht wettbewerbsfähig erscheint, werden ungefähr 2,8 Millionen Tonnen auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn verfrachtet. Die Einnahme der Kaiser Ferdinands-Nordbahn beträgt im Durchschnitt für das Tonnenkilometer 1,4226 kr. Da nun Böhmische Braunkohle nach Wien zu 0,7 kr. — dem Vernehmen nach soll bald eine weitere Ermässigung dieses Preises eintreten — für das Tonnenkilometer mit Nutzen gebracht wird, so kann beispielsweise die Waagthalbahn trotz ihrer längeren Route die Tarife mit 40 % werfen und doch mit Gewinn arbeiten und zwar um so mehr, als sie während der Getreidecampagne ohnehin ganze Züge leer zurückfahren muss. Noch günstiger stellen sich für sie die Verhältnisse für den Verkehr nach Pressburg und Budapest. Andererseits ist jedoch die unvergleichliche Leistungsfähigkeit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ein Umstand, der ebenso zu ihren Gunsten spricht, wie der eigene Besitz von Kohlenwerken und manch anderes Moment. Schliesslich ist zu berücksichtigen, dass weder die Staatseisenbahn-Gesellschaft, noch auch die Ungarischen Staatsbahnen geneigt sein werden, durch einen Kampf, wenn er irgend zu vermeiden ist, ihre Tarife weiter zu ermässigen.

Kursdifferenz zwischen den 5% Prioritäten der Oesterreichischen Nordwestbahn und denen der Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Die Kursdifferenz bezüglich der gleich verzinslichen Obligationen dieser beiden unter derselben Verwaltung stehenden und eine gleiche entsprechende Staatsgarantie geniessenden Obligationen ist darauf zurückzuführen, dass die Prioritäten der Nordwestbahn (106,80) unkonvertirbar sind, während die der Südnorddeutschen Verbindungsbahn (103) jederzeit gekündigt und zurückgezahlt werden können. Die Unkonvertirbarkeit eines Anlagepapieres wird daher mit einer Prämie bezahlt, aus welchem Grunde die ersteren höher als die letzteren notiren. Die Prioritäten der Südnorddeutschen Verbindungsbahn würden auch schon in 4 % umgewandelt worden sein, wenn die Regierung nicht den ganzen Konversionsgewinn für den Staat in Anspruch nähme, während die Aktionäre die Hälfte davon beanspruchen. In letzterer Zeit soll jedoch eine Annäherung beiderseits erfolgt sein, so dass die Umwandlungsoperation der sich auf ungefähr 14 Millionen Gulden Nennwerth belaufenden Prioritäten zugleich mit einer Investitionsanleihe in noch nicht genau bezifferter Höhe, welche zugleich zur Deckung einer schwebenden Schuld in der Höhe von beiläufig 400000 fl. dienen soll, in nicht allzu langer Zeit vor sich gehen dürfte.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Nicht ganz so unerwartet, als es den Anschein hat, kam eine rückgängige Bewegung über die Wiener Börse, da seit vielen Monaten Deutschland Oesterreichische Werthe verkauft

und das Kapital nicht stark genug war, diesem Angebot vollständig die Waage zu halten. Auch die wieder aus vielen Gegenden der Monarchie gemeldeten Hochwasserschäden in Verbindung mit der ungünstigen Witterung, welche fortwährend die Einbringung der Ernte verzögert, beeinflussten den Kurs der Werthpapiere und ist es daher kein Wunder, dass auch die Eisenbahnaktien darunter litten. So notirten Kaiser Ferd.-Nordbahn 2712,50, Galiz. Carl Ludwigbahn 207, Oesterr. Nordwestbahn 198, Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn 277, Kaschau-Oderberger Bahn 173 und Elbethalbahn 202,50. Dagegen erholte sich Südbahn (95) etwas infolge von Deckungskäufen, obwohl sie in Tirol von Ueberschwemmungen heimgesucht war. Lebhafter Nachfrage erfreuten sich die Aktien der Internationalen Wagenleih-Gesellschaft (105,50), welch letztere eine höhere Dividende als die vorjährige von 7½ % und die der Simmeringer Maschinen- und Wagenfabrik (160), die sogar eine 10 % Dividende vertheilen soll.

Entscheidungen des Reichsgerichts.

v. O. **Eisenbahn-Transportgefährdung — § 316 R.-Strf.-G.-Bch. — Begriff der Pflichtvernachlässigung.** Aus den Entscheidungsgründen: „Verfehlt ist die in den Gründen des Urtheils enthaltene Erwägung, wonach, weil Anklageschrift und Eröffnungsbeschluss Vergehen gegen § 316 Absatz 2 R.-Strf.-G.-Bs. durch Verletzung positiver Dienstvorschriften inkriminirt haben, der Instanzrichter befugt sei, eine Prüfung des Vorliegens allgemeiner Fahrlässigkeitsschuld bezl. der Voraussetzungen des im § 316 Absatz 1 R.-Strf.-G.-Bs. vorgesehenen Delikts abzulehnen. Dass Absatz 1 und Absatz 2 des § 316 a. a. O. begrifflich zwei verschiedene Thatbestände normiren, insbesondere „Fahrlässigkeit“ und „Pflichtvernachlässigung“ nicht identische Begriffe sind, hat mit der im § 263 R.-Strf.-Proz.-Ordn. klar ausgesprochenen Verpflichtung des Richters nichts zu thun, die That nach allen rechtlichen Gesichtspunkten — event. unter Beobachtung der Förmlichkeiten der Vorschrift des § 264 Strf.-Proz.-Ordn. — zu prüfen. Auch umfassen die Pflichten des § 316 Absatz 2 R.-Strf.-G.-Bs. nicht bloss die in positiven Instruktionen vorgeschriebenen Obliegenheiten, sondern auch ungeschriebene, aus der Natur der Dinge, aus allgemeineren Gebots- oder Verbotsnormen fliessende Verpflichtungen.“ (Erk. des III. Strafsenats des Reichsgerichts vom 13. November 1890; Jurist. Wchenschr. 1890 S. 430.)

Bücherschau.

Das Zonensystem für die Benutzung der Eisenbahn-Güterwagen zur Verminderung des Wagenmangels sowie Vereinfachung der Wagenmiethe-Abrechnung von Anton Velten. Ludwigshafen a/Rh. Verlag von W. Hofmann. 1891. Preis 60 ₰.

Die kleine, 24 Seiten Oktav umfassende Schrift, welche in 4 Abschnitte getheilt ist, gibt in Abschnitt A die wissenswerthesten Bestimmungen für die gegenseitige Wagenbenutzung im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in theilweise einfacherer Form und in anderer Reihenfolge als die derzeitigen Wagenübereinkommen für die gegenseitige Wagenbenutzung (Vereins-Wagenübereinkommen vom 1. Januar 1889). Daran schliesst sich in Abschnitt B eine Besprechung des bestehenden umständlichen Wagenmiethe-Abrechnungsverfahrens und in Abschnitt C ein Vorschlag zur Vereinfachung desselben. Verfasser will die Zeitmiethe-Berechnung nicht — wie das Vereins-Wagenübereinkommen bestimmt, — nach der Anzahl der Tage und Stunden, welche die betreffenden Wagen auf den fremden Bahnen zugebracht haben, berechnet haben, sondern nur nach Tagen, wobei Bruchtheile des Tages, welcher von Mitternacht zu Mitternacht zu berechnen wäre, als volle Tage gelten sollen. Nach Ansicht des Verfassers, welchem in seiner Stellung als Revisor bei den Pfälzischen Eisenbahnen ein sachverständiges Urtheil zuzutrauen ist, würden durch diesen Berechnungsmodus sich die seitherigen Arbeiten in Bezug auf Rapportirung der Uebergangszeit im äusseren Dienst, Aufstellung der Abrechnung, die Zeitangaben und Berechnung der Zeitmiethe, sowie die zeitraubenden Prüfungen und Beanstandungen gut um die Hälfte vermindern. Wir erinnern uns nicht von einem ähnlichen System für die gegenseitige Wagenbenutzung, wie solches der Verfasser vorschlägt, gelesen zu haben, und empfehlen seine Ausführungen der Beachtung.

In dem letzten Abschnitt betitelt: Einiges über Wagenmangel, wird als ein neues Mittel zur Bekämpfung desselben vorgeschlagen, den § 3 Abs. 3 des Vereins-Wagenübereinkommens, nach welchem die Wagen nach beliebigen Stationen in der Richtung zur Heimath nur dann beladen werden dürfen, wenn der Rückweg gegen den Hinweg nicht um mehr als 25 % verlängert wird, dahin abzuändern, dass Hin- und Rückweg nach Zonen (beruhend auf dem Grundsatze je kürzer der Hinweg eines Wagens, desto grösser der Zuschlag hierzu zur Verlängerung des Rückwegs) berechnet werden, deren erste von 1—50 km des Hinwegs mit einem Zuschlag von 15 000—20 000 % (durchschnittlich 500—700 %) beginnen soll, während in der 7. Zone von über 500 km Hinweg ein Zuschlag von 25 % zu berechnen wäre. Durch ein solches Zonensystem soll dem starken Nahverkehr Rechnung getragen *), sowie die bessere Ausnutzung und setzen wir hinzu, frühere Rücksendung der nach der Heimath rückkehrenden Güterwagen ermöglicht werden. Dr. K.

*) Der Verfasser sagt mit Recht: „Je näher die Bestimmungsstation eines Wagens an der Uebergangsstation liegt, auf welcher derselbe die Heimath verlassen hat, desto eingeschränkter und schwieriger wird zur Zeit dessen Wiederverwendung seitens dieser Bestimmungsstation.“

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung des Betriebes auf der Strecke Forst-Weisswasser. Am 1. September d. J. wird die Eisenbahnstrecke Forst-Weisswasser nach Maassgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 für den Güterverkehr in Betrieb genommen werden. Die Stationen Halbendorf, Wolfshain, Döbern b. Forst, Kölzig und Simmersdorf erhalten volle Abfertigungsbefugnisse für die Beförderung von Gütern aller Art, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren.

Berlin, im August 1891. (1702MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung und Schliessung von Stationen.

Eröffnung der Stationen Düsseldorf (Hauptbahnhof) und Düsseldorf-Bilk für den gesammten Personen-, Gepäck- und Vieh- etc. Verkehr und gänzliche Schliessung der Station Düsseldorf B. M. unter Aufhebung der Tarife für Düsseldorf B. B. und K. M. Am 1. Oktober d. J. werden eröffnet:

a) die am 1. Juli d. J. nur in beschränktem Umfange in Betrieb genommene Station Düsseldorf (Hauptbahnhof) für den gesammten Personen-, Gepäck- und Privatdepeschenverkehr, sowie für die Abfertigung von Eilgütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren,
b) die seither nur dem Frachtgutverkehr dienende Station Düsseldorf-Bilk auch für den oben unter a) bezeichneten Verkehr mit Ausschluss von Eilgütern.

Dagegen wird mit dem erstgenannten Tage die Station Düsseldorf B. M. unter Aufhebung der für dieselbe bestehenden Tarife gänzlich geschlossen.

Mit demselben Tage kommen auch die für den am 1. Juli d. J. eingegangenen Bahnhof Düsseldorf K. M. noch beibehaltenen Tarifsätze für Eilgut, Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere in Wegfall, während alsdann die für die Stationen Düsseldorf-Bilk und Düsseldorf (Hauptbahnhof) in den einzelnen Tarifen vorgesehenen Frachtsätze nach Maassgabe der diesen Stationen vom 1. Oktober d. J. ab zustehenden Abfertigungsbefugnisse in Kraft treten.

Köln, den 22. August 1891. (1703)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

3. Güterverkehr.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. September d. J. wird die an der Bahnstrecke Weissenfels-Gera belegene Haltestelle Theissen, welche bisher nur für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Gütern in Wagenladungen eingerichtet war, auch für den Eilgut-, Frachtstückgut-, Leichen-, Fahrzeug-, Vieh- und Privatdepeschen-Verkehr eröffnet.

Erfurt, den 26. August 1891. (1704)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lokal-Güterverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt nebst anschliessenden Privateisenbahnen. Am 1. September d. J. erscheint Nachtrag XII zum Tarife für vorgenannten Verkehr.

Derselbe enthält u. a. Aenderungen der Tarif- und Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen, neue Entfernungen für die Station Steinbach-Hallenberg, Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife, insbesondere Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate, sowie Berichtigungen.

Die Nachträge sind von den Güter-Abfertigungsstellen käuflich zu beziehen.

Erfurt, den 25. August 1891. (1705)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zum diesseitigen Lokal-Gütertarife vom 1. April 1890 ist der vom 1. September 1891 an gültige Nachtrag 8 herausgegeben, welcher enthält: Ausnahmetarif für Getreide und Mühlenfabrikate, Tarifsätze für die neueingerichtete Haltestelle Brake - Schildesche, sowie verschiedene Tarifergänzungen und Berichtigungen.

Exemplare des Nachtrags sind bei den Güter-Abfertigungsstellen zu haben.

Hannover, den 24. August 1891. (1706)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband. Unter Bezugnahme auf die Veröffentlichung vom 27. v. Mts. wird bekannt gemacht, dass der am 1. September d. J. in Kraft tretende neue Verbands-Gütertarif für den oben bezeichneten Verkehr vom 25. d. Mts. ab zum Preise von 1,80 ℳ für das Stück durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen bezogen werden kann.

Altona, den 25. August 1891. (1707)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Staatsbahnverkehr Magdeburg-Erfurt. Am 1. September d. J. gelangt der Nachtrag XIII zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr zur Ausgabe. Derselbe enthält:

Aenderungen der besonderen Bestimmungen,
Ergänzung des Stationsverzeichnisses,
Neue Entfernungen für die Stationen Hedwigsburg und Wendessen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg und
für die Station Steinbach-Hallenberg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt (gültig vom Tage der Betriebseröffnung ab),
abgeänderte Entfernungen,
Aenderungen der Stations-Tariftabellen,
Ergänzungen der Ausnahmetarife bezw. Einführung eines Ausnahmetarifs für Getreide aller Art und Mühlenfabrikate (auf Entfernungen über 200 km),
Aufhebung von Ausnahmefrachtsätzen und Berichtigungen.

Durch den Nachtrag werden für eine erhebliche Anzahl von Verkehrsverbindungen Frachtermässigungen herbeigeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei welchen auch der Nachtrag zum Preise von 40 ₰ käuflich zu haben ist.

Erfurt, den 24. August 1891. (1708)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Thüringer Verband. Am 1. September d. J. tritt der Nachtrag II zum Gütertarif Heft 1 in Kraft. Derselbe enthält ausser Aenderungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger neue Ausnahme-Tarifsätze für Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate auf Entfernungen von mehr als 200 km, sowie für Zuckerrüben und Schnitzel, auch gedörrte und getrocknete, Schnitzelabfälle etc., ferner die Bestimmung, dass vom 15. Oktober 1891 ab der Ausnahmetarif 4 für Eisenerze etc. nur noch bei Frachtberechnung nach dem gestellten Ladegewicht, mindestens für 10000 kg Anwendung findet.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen, welche auf Verlangen nähere Auskunft ertheilen, käuflich zu haben.

Erfurt, den 27. August 1891. (1709)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Die vom 1. September l. J. an gültigen Frachtsätze des **Westdeutschen Seehafen-Ausnahmetarifs** für Aschaffenburg (Hessische Ludwigsbahn) und Ulm (Württembergische Staatsbahn) finden von diesem Tage an auch Anwendung für die Mitbewerbstationen der Bayerischen Staatsbahn Aschaffenburg und Neuulm von und nach Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Brake, Nordenham, Hamburg H., Harburg H., Harburg U. E., Lübeck L. B. und Stettin. Für Reis gelten im Verkehr von Lübeck und Stettin nach Neuulm die seitherigen billigeren Frachtsätze noch bis zum 15. Oktober l. J.

Hannover, den 26. August 1891. (1710)
Königliche Eisenbahndirektion.

Breslau-Sächsischer Güterverkehr. Der zufolge Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin vom 19. d. Mts. mit Gültigkeit vom 1. September d. J. für die Lokal- und Wechselverkehre der Preussischen Staatsbahnen, sowie im Verkehr derselben mit den Oldenburgischen Staatsbahnen zur Einführung gelangende allgemeine Ausnahmetarif für Getreide aller Art und Mühlenfabrikate findet vom gleichen Zeitpunkte ab auch Anwendung im Verkehre mit Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 27. August 1891. (1711)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandverwaltungen.

Vom 1. September d. J. ab ist es gestattet, nach Moskau bestimmte Gütersendungen von den in der Tariftabelle III A des Theil II des Deutsch-Russischen Gütertarifhefts IV genannten Deutschen Stationen nach dem „Ausnahmetarif für die direkte Beförderung von Gütern von Deutschen und Niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen zur Ausfuhr nach Russland“ zunächst nach Eydtkuhnen befördern zu lassen.

Hierfür werden alsdann die entsprechenden Mark-Frachtsätze der Tabellen II A bzw. III A bzw. IV A des Theil I des Deutsch-Russischen Gütertarifhefts IV unter Hinzurechnung der auf Seite 8 bzw. 9 des Eydtkuhner Ausfuhrtarifs aufgeführten Zuschläge erhoben.

Bromberg, den 22. August 1891. (1712)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. September 1891 tritt zu dem **Gütertarife Hannover-Bromberg** der dritte Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält ausser einzelnen Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften und der Vorbemerkungen des Kilometerzeigers direkte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Gr. Brittannien, Heinrichswalde, Kamlarken, Mehlauken, Regerteln, Schelecken, Skaisgirren und Szargillen des Bezirks Bromberg, für Brake-Schildesche des Bezirks Hannover, ferner anderweite theilweise ermässigte Entfernungen für die Stationen der Strecken Lüneburg-Harburg, Harburg-Bremen, Bremen-Bremerhafen, Harburg-Cuxhaven, für die Stationen Bevensen, Bienenbüttel und Sebaldsbrück des Bezirks Hannover, sowie für die Stationen der Strecke Tilsit-Memel des Bezirks Bromberg. Die geringfügigen Erhöhungen, welche durch den Nachtrag 3 zur Einführung kommen, erlangen erst Gültigkeit mit dem 16. Oktober 1891.

Druckstücke des Nachtrages sind durch die Fahrkarten-Ausgabestellen zu beziehen.

Bromberg, den 20. August 1891. (1713)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Elberfeld-Berlin. Mit dem 1. September d. J. werden die Stationen Langenbielau und Ober-Langenbielau in den obenbezeichneten Staatsbahnverkehr aufgenommen.

Ueber die zur Anwendung kommenden Frachtsätze geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 26. August 1891. (1714MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
gleichzeitig namens der betheiligten Verwaltungen.

Zum Gütertarif für den Staatsbahnverkehr Köln (linksrheinisch)-Altona vom 1. September d. J. tritt mit dem gleichen Tage der 1. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Aenderung und Ergänzung des Kilometerzeigers (E),
2. Ergänzung des Ausnahmetarifs 17 für Eisenerz usw.,
3. Ausnahmetarif 18 für Getreide aller Art und Mühlenfabrikate.

Die unter 1 aufgeführten Entfernungen für die Station Göttelborn des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) treten erst mit dem Tage der Eröffnung dieser Station für den Güterverkehr, welcher besonders bekannt gemacht werden wird, in Kraft, die unter 2 erwähnte Ergänzung des Ausnahmetarifs 17 für Eisenerz usw. dagegen mit dem 15. September d. J.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, von welchen der Nachtrag auch bezogen werden kann.

Köln, den 29. August 1891. (1715)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Gölniczthalbahn. Zu dem vom Tage der Eröffnung (27. Dezember 1884) gültigen Lokal-Gütertarife der Gölniczthalbahn tritt am 14. September 1891 der III. Nachtrag mit folgendem Inhalte in Kraft:

Ausserkraftsetzung der im Tarife enthaltenen sämmtlichen Transport-Frachtsätze und Einführung neuer, um die Transportsteuer erhöhter Frachtsätze.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die Tarifabtheilung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Budapest, V. Maria Valeriegasse 11, III. Stock) erhältlich.

Budapest, im August 1891. (1716)
Die Direktion
der Kaschau-Oderberger Eisenbahn,
als betriebsführende Verwaltung,
der Gölniczthalbahn.
(N. w. n, h.)

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Gölniczthalbahn. Zu dem vom Tage der Eröffnung (27. Dezember 1884) gültigen Lokal-Personentarife der Gölniczthalbahn tritt am 14. September 1891 der I. Nachtrag mit folgendem Inhalte in Kraft:

Ausserkraftsetzung der Gebührenberechnungs-Tabelle für den Transport von Personen, Gepäck-Uebergewicht und Hunden, und Ersetzung derselben durch eine um die Transportsteuer erhöhte Gebührenberechnungs-Tabelle.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die Tarifabtheilung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Budapest, V. Maria Valeriegasse 11, III. Stock) erhältlich.

Budapest, am 24. August 1891. (1717)

Die Direktion
der Kaschau-Oderberger Eisenbahn,
als betriebsführende Verwaltung
der Gölniczthalbahn.
(N. w. n. h.)

5. Verdingungen.

Verdingung der Lieferung und Aufstellung einer Lokomotiv-Drehscheibe von 14,067 m Nutzlänge für Bahnhof Zerbst am 29. September d. J., Vormittags 11½ Uhr, im unterzeichneten Büreau.

Der Ausschreibung liegen die durch die Regierungs-Amtsblätter bekannt gemachten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 zu Grunde.

Bedingungen und Zeichnungen liegen im unterzeichneten Büreau während der Geschäftsstunden zur Einsichtnahme aus, dieselben können auch nebst dem Angebotsbogen gegen postfreie Einsendung von 2 ℳ 40 ₰ in Baar (nicht in Briefmarken) portopflichtig von da bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung einer Lokomotiv-Drehscheibe von 14,067 m Nutzlänge für Bahnhof Zerbst“ bis zu oben angegebenem Termin einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Erfurt, den 24. August 1891. (1718)

Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Zeichenpapiere,
Pauspapiere,
Lichtpausrohpapiere,
Millimeterpapiere
bezieht man am preiswerthesten bei unterzeichneten Herstellern. Muster kostenlos.
Gelbe Mühle, Düren
(Rheinpreussen)
Benrath & Franck.
(Triebkräfte 3 Dampfmaschinen, 1 Wassermotor.)

Felten & Guilleaume, Carlswerk, Mülheim Rh.

Das Carlswerk
fabrizirt für Eisenbahnbedarf
Eisen-, Stahl- u. Kupferdraht
und Drahtlitzen
für Telegraphen- u. Signalleitungen
Zugbarrièren, Einfriedigungen,
Bindezwecke etc.
Drahtkordeln für Läutewerke.
Verzkt. Stahl-Stacheldraht
nebst allem Zubehör.
Drahtseile aller Art
für Aufzüge, Winden, Krahnen,
Zugseile für schiefe Ebenen,
Drahtseile für Seilbahnen,
Schiebebühnenseile, Trajectseile.
Telegraphen-, Telephon- und
Elektrisch-Licht-Kabel.
Felten & Guilleaume
Rosenthal, Cöln a/Rhein
Mechan. Bindfadenfabrik
und Hanfseilerei.

Für eine grössere unter deutscher Leitung stehende amerikanische Eisenbahn werden zu engagiren gesucht:
2 erfahrene Eisenbahn-Bau-Ingenieure,
1 Bahnmeister,
einige geübte Oberbauleger,
1 mit dem Eisenbahnbetriebe vertrauter Betriebscontrolleur.
Meldungen unter Beifügung eines kurz gefassten Lebenslaufes mit Zeugnissen unter V. 100 an Rudolf Mosse, Dortmund.

Ein junger, sehr gut empfohlener Mann, verheirathet, gegenwärtig Stations-Vorsteher an einer schmalspurigen Eisenbahn, im Verwaltungs- und Controlewesen erfahren, sucht für sofort oder später eine
Bureaustelle
u. bittet, gefl. Angebote unt. J. J. 7582 bei Rudolf Mosse, Berlin SW. niederzulegen.

Die Bombe.
Enthüllungen über den Bau und die Verwaltung der serbischen Staatsbahnen. — A. d. Serb. übers. v. W. Rudow. — M. e. Vorw. v. Carl Paasch. — — Preis **1 ℳ 20 ₰**. —
Franko gegen **M. 1.25** in Marken. — Gustav Uhl, Verlag, in Leipzig.

Wellbleche in allen Profilen u. Stärken
DÄCHER, HALLEN
vollständige
eiserne Bauwerke
aller Art
Wilh. Tillmanns
Remscheid
Wellblech-Walzwerk, Verzinkerei u. Brückenbauanstalt
WILH. TILLMANNS REMSCHEID

Vorkursus: October. **Anhaltische Bauschule Zerbst** Wintersemester: 4. November.
Bauhandwerker, Tischler, Steinmetzen, Ziegelei-Techniker, s. Fachschule f. Eisenb.-, Strassen- u. Wasserbautechniker. Reifeprfg. v. Staats-Prüfungs-Commiss. Kostenf. Ausk. d. d. Direct.

SCHUTZ-MARKE
GRUSONWERK
Magdeburg-Buckau
empfiehlt von seinen Fabrikations-Specialitäten für **Haupt- und Neben-Eisenbahnen, Strassenbahnen, Gruben-** und **Fabrikbahnen:**
Hartguss-Herz- u. Kreuzungsstücke. Hartguss-Herzstücke mit ununterbrochener Schiene des Hauptgeleises (patentirt).
Hartgussweichen und Weichen mit Stahlzungen in jeglicher Construction für die verschiedensten und neuesten Strassenbahn-Schienensysteme nach vorhandenen zahlreichen Modellen. — Hartgussräder nach fast 700 Modellen, fertige Achsen mit Rädern u. Lagern. — Hartguss-Bremsklötze, Signalglocken, Perronglocken usw.
Ferner: Krahne jeder Art mit Hand-, Dampf- und hydraul. Betrieb, vollständige hydraulische Krahnanlagen, hydraulische Spills, selbstthätige Kipp-Vorrichtungen (System Rohde & Schmitz) usw.
Ausführliche Kataloge unentgeltlich und postfrei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 68. 1891.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche officielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 2. September 1891.

Inhalt:

Die elektrische Strassenbahn in Halle. (Schluss.)

Vereins-Mittheilungen:
Neue Vereinsbahnstrecken.
Rundschreiben.

Aus dem Deutschen Reich:
Betriebsergebnisse im Juli d. J.
Tertiärbahnen.
Staffeltarife.
Betriebseröffnung.
Eröffnungen und Erweiterungen der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Vorarbeiten.
Vorortverkehr.
Preussische Staatsbahnen:
Beschaffenheit der Personenwagen.
Familienkarten.
Crefeld-Uerdinger Lokalbahn.
Königsberg-Cranzer Eisenbahn.
Neuhaldensleber Eisenbahn.
Parchim-Ludwigsluster Eisenb.
Paulinenaue-Neu-Ruppiner E.
Prignitzer Eisenbahn.
Stargard-Cüstriner Eisenbahn.
Glasow-Berlinchener Eisenbahn.
Stendal-Tangermünder Eisenb.
Württembergische Staatsbahnen:
Restaurationswagen.
Oderkanalisirung.
Flensburger Schiffsbau-Ges.
Aus Frankreich:
Ausstand d. Eisenbahnbediensteten und ihre Lage.
Lieferfristangabe für Frachtgutsendungen.
Aus Russland:
Ministerialerlass, betr. Quittung über Nachnahmesendungen.
Ministerialerlass, betr. Beförderung d. weiblichen Schuljugend.
Südwestbahn.
Libau-Romnyer Bahn.
Weichsel-Eisenbahn: Gen.-Vers.
Die Nebengebühren auf den Russischen Eisenbahnen.
Bevorstehender Bau neuer Eisenb.
Heizmaterial der Russischen E.
Von der Balkanhalbinsel:
Türkei. Rumänien. Serbien. Griechenland.
Urtheile des Reichsgerichts:
Erkenntniss vom 25/11. 1889.
Erkenntniss vom 6/4. 1891.
Personalnachrichten:
Württembergische Staatsbahnen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Verkehrsstörungen.
2. Güterverkehr.
3. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

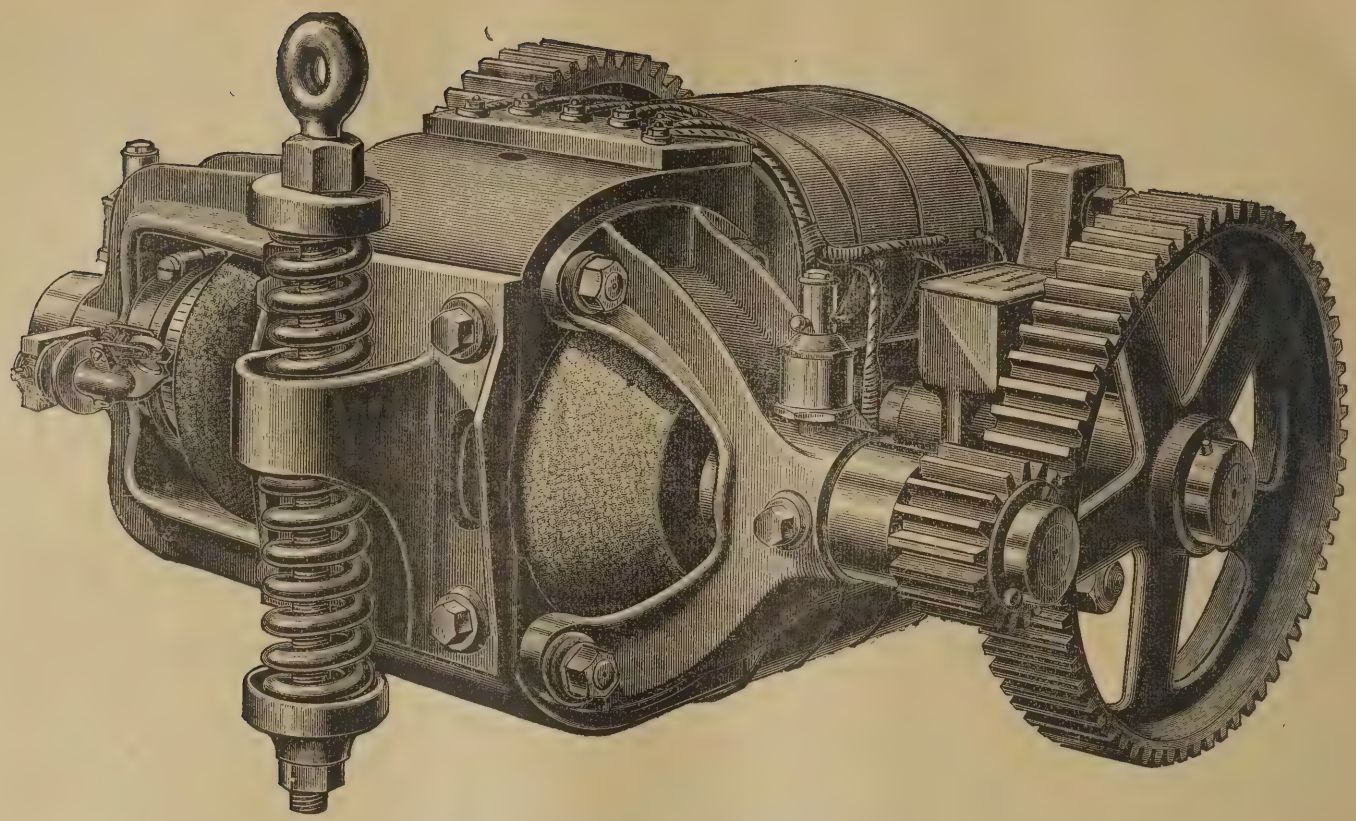
Die elektrische Strassenbahn in Halle.

(Schluss aus Nr. 67.)

Die Motorwagen unterscheiden sich von den gewöhnlichen Strassenbahnwagen äusserlich im wesentlichen durch den auf dem Dache angebrachten langen Arm, den Stromabnehmer bezw. Kontaktarm. Derselbe besteht aus einem 3,0 m langen Stahlrohr, welches am oberen Ende gabelartig erweitert ist und eine mit vorstehenden Flanschen versehene Rolle trägt, die bei richtiger Stellung des Armes von unten gegen die Arbeitsleitung drückt. Der Arm ist auf dem Dache in einer Art Universalgelenk gelagert, nach der Längen- und Seitenrichtung federnd eingespannt. Dieser Mechanismus sucht den Arm senkrecht einzustellen, d. h. er bedingt den Druck der oberen Rolle gegen die stromführende Leitung und sichert auch bei abweichender Höhenlage der letzteren einen sicheren Kontakt.

Der von der Rolle abgehobene elektrische Strom wird vom Fussende des Kontaktarmes durch die Wagendecke hindurch in isolirter, für die Fahrgäste nicht zugänglicher Leitung durch Umschaltervorrichtungen nach dem Triebwerk und von dort — den Kreis schliessend — durch die Schienen nach der Kraftstation zurückgeführt. Der genaue Weg ist dabei der folgende: Die an den Rollenarm sich schliessende Leitung führt zunächst nach einer unter der einen Wagensitzbank angebrachten Bleisicherung. Sollte der eine oder andere Motor — jeder Wagen ist mit 2 Motoren ausgerüstet — dienstuntauglich werden oder wird durch irgend welche äussere Veranlassungen eine so grosse Strommenge verbraucht, dass dadurch die Zerstörung eines Ankers veranlasst werden könnte, so soll vorher die Bleisicherung schmelzen, damit den Wagen vorläufig stromlos machen. Von der Bleisicherung führt die Leitung an eine Blitzschutzvorrichtung immer unter der betreffenden Bank entlang. Dieselbe führt atmosphärische Entladungen selbstthätig direkt zur Erde und schützt damit den Motor. Vom Blitzableiter gelangt der Strom weiter in den ebenfalls unter der Bank liegenden Hauptumschalter, von wo derselbe durch zwei Perronumschalter, von denen je einer auf einer Wagenplattform steht, den Motoren zugeführt wird, um von dort nach Verrichtung der Arbeit in die Schienen überzugehen. Die Umschalter auf den Perrons dienen für die Fortbewegung des Wagens und die Regulirung dieser Bewegung. Der Wagenführer bedient den Umschalter mittelst einer Kurbel und zwar wird immer nur ein Umschalter benutzt, d. i. der, welcher — von der Fahrrichtung des Wagens aus beurtheilt — auf dem Vorderperron steht.

Die Motoren sind, nach einer der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft patentirten Konstruktion mit einem Ende schwingend auf der Laufradachse, mit dem anderen federnd am Mittelträger des Wagenuntergestells aufgehängt. Die Motoren sind Hauptstromdynamos und so gebaut, dass sie bei geringem Gewicht einen grossen Wirkungsgrad geben. Sie laufen



Elektrisches Triebwerk der Strassenbahnwagen.

onne jede Bürstenverschiebung vorwärts und rückwärts. Dieses wird durch Umschaltung des Stromes im Anker bewirkt, während der Strom in den Magnetspulen stets in derselben Richtung kreist. Dadurch wird die jeweilige Lage der Pole in den Magneten sowie im Anker gewechselt und dementsprechend auch die Drehrichtung. Die Kommutatorbürsten bestehen aus Blöcken von Retortenkohle, welche durch Federn gegen den Kommutator gedrückt werden. Kohlenbürsten greifen den Kommutator weit weniger an als Bürsten von Kupfer oder Messing.

Jeder Anker dieser zweipoligen Reihenmotoren macht durchschnittlich 1 150 Umdrehungen in der Minute (bei 500 Volt Spannung). Um diese grosse Umdrehungsgeschwindigkeit bei Uebertragung auf die Laufachse in die der vorgeschriebenen Geschwindigkeit von 9 km in der Stunde entsprechenden Umdrehungen umzusetzen, um überhaupt die Kraft vom Anker auf die Laufachse zu übertragen, sind 2 Zahnradgetriebe vorhanden, bei denen die grossen Räder aus Gusseisen, die kleinen aus Aluminiumbronze bestehen. Die Zähne sind gefraist. Die schnell laufenden Räder laufen zur Sicherung grösserer Haltbarkeit sowie zur Dämpfung des Geräusches in Oel. In der Abbildung ist die Anordnung eines derartigen Motors wiedergegeben. Die schwingende Aufhängung der Motoren sichert einen vollkommenen Eingriff der Zähne. Indem die Motoren ganz unabhängig vom Wagenkasten auf einem besonderen Rahmen montirt sind, wird die Uebertragung von Vibrationen von den Motoren auf den Kasten vermieden.

Von besonderem Interesse dürfte die Einrichtung der Umschalter, d. i. der Steuerungsvorrichtungen der Wagen, sein. Aeusserlich erscheinen dieselben als am Spritzblech des Perrons angebrachte Kasten, im Innern befindet sich je eine senkrecht stehende Holzwalze, die an der Mantelfläche mit Messingsegmenten besetzt ist. An diese Metallflächen legen sich Kontaktstücke, welche durch isolirte Drähte an die oben erwähnte, den Wagen durchziehende Kabelleitung angeschlossen sind. Die Walze wird durch eine Handkurbel gedreht, die sich oberhalb des Umschalterkastens, etwa in gleicher Horizontalebene mit der Bremskurbel befindet. Durch Drehen der Umschalterkurbel wird die Stromrichtung im Anker geändert. Wird die Kurbel rechts herum gedreht, so läuft der Wagen vorwärts, links herum dagegen rückwärts.

Unter der Umschalterkurbel, als Deckel des Umschalterkastens befindet sich ein Zifferblatt mit 7 Theilungen für jede Kreishälfte. Jeder Theilstrich markirt die Stelle, bis zu welcher die Kurbel gedreht werden muss, um einen bestimmten Kontakt herzustellen. Auf jeder Kontaktstelle, d. i. über jedem Theilstrich, wird die Kurbel mittelst einer Sperrklinke arretirt. Bei dem Theilstrich 1, d. i. der ersten Stellung der Kurbel, sind sämmtliche Magnetspulen der Motoren hintereinander geschaltet, d. h. die Motoren laufen am langsamsten, bei der letzten (siebenten) Stellung sind die Magnetspulen parallel geschaltet und die Motoren machen die grösste Zahl von Umdrehungen. In den Zwischenstellungen sind die Spulen theils hintereinander, theils parallel geschaltet, wodurch eine Abstufung der Umdrehungszahl der Motoren erzielt wird, d. h. also bei Drehung der Kurbel von 1 auf 7 eine stetig zunehmende Geschwindigkeit vom niedrigsten bis zum zulässig höchsten Werth. Diese Methode der Regulirung durch Umschalten der Spulen erspart die empfindlichen und Raum beanspruchenden Widerstände, die gewöhnlich für derartige Zwecke benutzt werden und gibt zugleich eine wesentlich günstigere Nutzwirkung als diese ältere Methode.

Wird ein Motor beschädigt, so kann dieser ausgeschaltet und der Wagen mit dem anderen Motor allein bewegt werden.

Jeder Wagen ist noch mit einer Sandstreuvorrichtung, welche der Führer bequem bedienen kann und die bei schlüpfrigen Schienen, namentlich in Steigungen, in Thätigkeit gesetzt wird, versehen.

Die Verwendung des Zahlkastensystems, die Durchführung eines Einheitssatzes an Fahrgeld für alle Strecken, haben wir schon weiter oben erwähnt. Diese für die Fahrgäste und den Unternehmer gleich günstige Einrichtung ist in der Musenstadt noch von besonderer Bedeutung, wenn man sich eine der launigen Skizzen Mark Twain's ins Gedächtniss zurückruft,

Haltestelle der elektrischenBahn auf dem Marktplatz in Halle.

Bahnabzweigung auf dem Riebeckplatz in Halle.

die zu den bekanntesten gehören dürfte. Wir meinen das Reimgebimmel:

Schaffner, steigt ein Fahrgast ein,
Knipst ein Loch in den Schein hinein!
Für die Zehnpfennig-Tour einen weissen Schein,
Für die Zwanzigpfennig-Tour einen grünen Schein,
Für die Dreissigpfennig-Tour einen blauen Schein,
Knipst ein Loch in den Schein hinein!

Chor:
Knipst, Brüder, knipset fein!
Knipst ein Loch in den Schein hinein.

Diese unbarmherzigen Verse wird man nicht wieder los. Aber Mark Twain hat sich davon befreit und die Last seiner quälenden Verse in die begierig lauschenden Ohren der armen nichtsahnenden Studenten abgeladen. Nun, in Halle wird Gott sei

Dank nicht geknipst, die Studentenschaft braucht sich mit den Versen nicht zu quälen.

Die Abbildungen sind nach örtlichen Aufnahmen gefertigt und zeigt namentlich die Aufnahme vom Marktplatz das modernste Verkehrsmittel in einer Umgebung historischer Bauwerke, ein Stimmungsbild, wie es die Amerikanischen Städte nicht bieten. Der elektrische Wagen ist fremd für diese Umgebung, aber man gewöhnt sich bald an alles. Schliesslich wird die Besenstielbahn, wie der drastische Witz der Amerikaner die elektrische Strassenbahn bezeichnet, indem der lange Kontaktarm als Besenstiel idealisirt, die funkende Kontaktrolle als Hexe I. Klasse bezeichnet wird, den Siegeszug in alle grösseren Städte halten. Halle gebührt der Ruhm, bahnbrechend vorgegangen zu sein. Die elektrische Beförderung ist eine epochemachende Erfindung. Möge sie durch alle Fährlichkeiten sich durchkämpfen, möge der Interessenkampf zwischen den Schwachstrom- und Starkstromunternehmungen zu einem befriedigenden Ergebnisse führen, und nicht einseitig zu Gunsten des vom Staate sich vorbehaltenen Fernsprechbetriebes eine neue Industrie unterdrückt werden!

„Wir stehen im Zeichen des Verkehrs.“ In diesen von Allerhöchster Stelle ausgehenden Worten ist das charakteristische Merkmal der Interessen und Lebensbedingungen unserer Zeit gegeben. Wer das neue Verkehrsmittel untergraben will, unternimmt eine aussichtslose Arbeit, einen Kampf gegen die allgemeinen Interessen und damit ist noch niemand durchgedrungen, hat vielmehr noch jeder — wie der Held in der Tragödie — Fiasko gemacht.

Die elektrische Bahn wird eine Umwälzung im städtischen Verkehrsleben hervorrufen, vielleicht auch später im gesammten Bahnverkehr; denn was man früher nur geträumt hat, was aber jetzt mit vieler Sorgfalt aus Gelegenheitsreden und Trinksprüchen geaichter Autoritäten hervorgeholt und dem staunenden Publikum in Erinnerung gebracht wird, dass die Elektrizität zur Kraftübertragung auf staunenerregende Entfernungen sich verwerthen lassen wird, wird Wirklichkeit. Und das kommt so ganz von selbst, wir haben nicht einmal Zeit, uns zu fragen:

Welchen Kurs nehmen wir? K.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 29,88 km lange Strecke Weisswasser-Forst i. L. der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin, welche voraussichtlich am 1. September d. J. für den Güterverkehr und am 1. Oktober d. J. für den Personenverkehr eröffnet werden wird, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2918 vom 27. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 29. v. Mts.).

Nr. 2928 vom 27. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 29. v. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Betriebsergebnisse im Monat Juli d. J.

Die vom Reichs-Eisenbahnamt im „Reichs- und Staatsanzeiger“ veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Juli d. J. ergibt für die 70 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammt-Betriebslänge von 36 719,49 Kilometer, folgendes: Im Monat Juli d. J. war die Einnahme aus allen Verkehrszweigen auf 1 km Betriebslänge bei 51 Bahnen mit zusammen 31 399,47 km höher und bei 19 Bahnen mit zusammen 5 320,02 km (darunter 2 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger als in demselben Monat des Vorjahres. In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende Juli d. J. war dieselbe auf 1 km Betriebslänge bei 53 Bahnen mit zusammen 29 881,03 km höher und bei 17 Bahnen mit zusammen 6 838,46 km (darunter 2 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraum des Vorjahres. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staat für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende Juli d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 22 859 900 ℳ (15 405 000 ℳ Stammaktien, 2 454 900 ℳ Prioritäts-Stammaktien und 5 000 000 ℳ Prioritätsobligationen), und die Länge derjenigen Strecken, für welche dies Kapital bestimmt ist, 118,83 km, so dass auf je 1 km 192 375 ℳ entfallen. Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende Juli d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 510 333 829 ℳ (257 637 500 ℳ Stammaktien, 70 307 000 ℳ Prioritäts-Stammaktien und 182 389 329 ℳ Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dies Kapital bestimmt ist, 2 938,53 km, so dass auf je 1 km 173 670 ℳ entfallen.

Eröffnet wurden am 1. Juli die Strecken Hirschberg-Warmbrunn 5,27 km und Bergen-Crampas-Sassnitz 21,86 km (Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin), am 15. Juli Alsdorf-Herzogenrath 6,65 km (Königliche Eisenbahndirektion [linksrh.] zu Köln).

Tertiärbahnen.

Die Vorarbeiten für den Gesetzentwurf, betreffend die Tertiärbahnen, sind, wie der „Berl. Act.“ erfährt, nach wie vor im Gange und es besteht die Hoffnung, dem Landtage in seiner nächsten Session eine entsprechende Vorlage machen zu können.

Staffeltarife.

Nach der Münchener „Allg. Ztg.“ werden die Abgeordneten der verschiedenen Deutschen Eisenbahnverwaltungen in den nächsten Tagen zu einer Konferenz zusammentreten, um ihrerseits zu dem von der Reichs-Eisenbahnverwaltung eingeführten neuen Staffeltarif für Getreide Stellung zu nehmen. — Es handelt sich um Stellungnahme zu der Aufforderung des Reichskanzlers, ähnliche Anordnungen, wie die der Preussischen Eisenbahnverwaltung, betreffs der wohlfeileren Beförderung von Nahrungsmitteln zu treffen.

Betriebseröffnung.

Direktionsbezirk Berlin. Am 1. d. Mts. ist die Bahnstrecke Forst-Weisswasser nach Maassgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 für den Güterverkehr in Betrieb genommen worden. Die Stationen Halbendorf, Wolfshain, Döbern b. Forst, Kölzig und Simmersdorf erhalten volle Abfertigungsbefugnisse für die Beförderung von Gütern aller Art, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren.

Eröffnungen und Erweiterungen der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. d. Mts. ist die an der Bahnstrecke Weissenfels-Gera belegene Haltestelle Theissen, welche bisher nur für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Gütern in Wagenladungen eingerichtet war, auch für den Eilgut-, Frachtstückgut-, Leichen-, Fahrzeug-, Vieh- und Privatdepeschen-Verkehr eröffnet worden.

Direktionsbezirk Frankfurt a/M. Der zur Zeit getrennte Abfertigungsdienst für den Güter- und Vieh- usw. Verkehr der Bahnhöfe Wiesbaden Rheinbahn und Wiesbaden Taunusbahn wird vom 1. Oktober d. J. an vereinigt. Die neue Abfertigungsstelle erhält die Bezeichnung „Wiesbaden Staatsbahnhof“.

Gleichzeitig werden die für die Ueberführung von Gütern zwischen Wiesbaden Taunusbahnhof und Wiesbaden Rheinbahnhof besonders festgesetzten Gebühren, sowie die Gebühren für die Ueberführung von Zollgütern nach dem Zollamte auf dem Taunusbahnhof aufgehoben und durch die allgemein gültigen Tarifbestimmungen, betreffend die Erhebung von Ueberfuhr- bezw. Nebengebühren ersetzt.

Direktionsbezirk Köln (linksrh.). Die Station Brüggen (Rheinland) und die Haltestelle Burgwaldniel, beide an der Bahnstrecke Dülken-Brüggen belegen und dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte zu Crefeld unterstellt, sind am 1. d. Mts. als Eisenbahn-Telegraphenstationen mit vollem Tagesdienste für den allgemeinen Telegraphenverkehr eröffnet worden.

Vorarbeiten.

Die Königliche Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Köln nach Grevenbroich beauftragt worden.

Vorortverkehr.

Bei der Feststellung der für den Berliner Vorortverkehr einzuführenden neuen Tarife ist eine Entscheidung über die Feststellung der Preise für Zeitkarten, Schülerkarten und Arbeiterwochenkarten vorbehalten. Wie der „Berl. Act." erfährt, steht diese Entscheidung alsbald zu erwarten, da die desfallsigen Erhebungen dem Abschlusse nahe sind.

Preussische Staatsbahnen:

Beschaffenheit der Personenwagen.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Königlichen Eisenbahndirektionen darauf hingewiesen, dass die Beschaffenheit der Personenwagen nicht immer den berechtigten Anforderungen der Reisenden entspricht, und dass es durchaus erforderlich ist, mit aller Strenge auf die sorgfältigste Unterhaltung und Reinigung der Personenwagen hinzuwirken. Es ist ferner mehrfach bemerkt worden, dass neu gelieferte Personenwagen in gewöhnlichen Personenzügen laufen, wogegen ältere, ausgelaufene Wagen in den Schnellzügen sich befanden. Es scheint hiernach, wie der Herr Minister bemerkt, bei der Zugbildung nicht stets mit der erforderlichen Sorgfalt verfahren und der jeweilige Zustand der einzelnen Wagen beachtet zu werden. Ob dies zu erreichen sei, wenn die Disposition über die Personenwagen von der Centralstelle aus ohne stete Mitwirkung der Betriebsämter erfolge, erscheine zweifelhaft; nothwendig sei es jedenfalls, dass der Zustand der Personenwagen von den Mitgliedern der Betriebsämter bei jeder sich darbietenden Gelegenheit untersucht werde.

Familienkarten.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat ferner, wie wir hören, die Königlichen Eisenbahndirektionen angewiesen, in den Bestimmungen über die Ausgabe von Familien-Zeitkarten, die aus einer Stammkarte und so vielen Nebenkarten bestehen, als ausser dem Inhaber der Stammkarte Mitglieder und Angehörige eines und desselben Hausstandes betheiligt sind, folgende Aenderungen eintreten zu lassen: 1. Nebenkarten können sowohl für eine höhere wie auch für eine niedrigere Wagenklasse als die der Stammkarte ausgefertigt werden. 2. Die Gültigkeitsdauer der Karten kann eine verschiedene sein. 3. Als Stammkarte wird die auf den höchsten Betrag lautende ausgefertigt. Bei Gleichheit der Preise für die einzelnen Karten ist der Wunsch des Bestellers für die Ausfertigung der Karte maassgebend. 4. Die Verlängerung der Nebenkarten ist nur im Falle längerer Geltungsdauer der Stammkarten (auch bei stattgefundener kostenfreier Verlängerung derselben) innerhalb und bis zum Ablauf dieser Geltungsdauer zulässig. Die Familien-Zeitkarten gewähren den Vortheil, dass nur für die Stammkarte der volle Zeitkartenpreis, für jede Nebenkarte aber nur die Hälfte desselben gezahlt zu werden braucht. Als Stammkarte wurde bis dahin die für den längsten Zeitraum bestellte Karte angesehen.

Crefeld-Uerdinger Lokalbahn.

Die Aktionäre werden aufgefordert, in Ausführung des Generalversammlungs-Beschlusses vom 24. Juni d. J. ihre Aktien behufs Zusammenlegung von zwei zu einer bis zum 15. Oktober d. J. bei der Gesellschaftskasse oder der Deutschen Genossenschaftsbank einzureichen.

Königsberg-Cranzer Eisenbahn.

Der Aufsichtsrath hat beschlossen, der Generalversammlung für das Betriebsjahr 1890/91 die Vertheilung einer Dividende von 5,30 % für die Stammaktien vorzuschlagen gegen 5½ % im Vorjahre.

Neuhaldensleber Eisenbahn.

Der Aufsichtsrath schlägt vor, auf die Stammaktien Litt. A dieselbe Dividende wie im Vorjahre, 4½ %, zur Vertheilung zu bringen.

Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn.

Nach dem Bericht ist der Pachtvertrag mit H. Bachstein ab 1. Juli 1890 erneuert worden. Derselbe zahlt nunmehr 50 % der Roheinnahmen an die Gesellschaft und von den ihm verbleibenden 50 % sämmtliche Betriebskosten, die Verwaltungskosten und Steuern der Gesellschaft, die Beiträge zu Unfall- und Krankenkassen, die Kosten der Staatsaufsicht und die Einlagen in den Erneuerungs- und Reservefonds. Bisher zahlte der Pächter jährlich 4 % zur Verzinsung eines Kapitals von 730 000 ℳ., d. s. 29 200 ℳ. Ausserdem gab der Pächter jährlich 8000 ℳ. zum Erneuerungsfonds und 1000 ℳ zur Reserve.

Im Betriebsjahre 1890 wurden vereinnahmt 192 590 ℳ, von denen 120 201 ℳ als Ueberschuss verblieben. Davon erhielt die Gesellschaft für das erste Halbjahr (½ von 29 200 ℳ) 14 600 ℳ und für das zweite Halbjahr die Hälfte der Roheinnahme mit 49 683 ℳ. Dem Reservefonds wurden 1000 ℳ und dem Erneuerungsfonds 8000 ℳ überwiesen. Ferner wurden gezahlt 100 ℳ Zinsen für Geleisanlagen zu Spornitz, 3600 ℳ Zinsen für eine 3 % Anleihe zur Betheiligung an den Aktien der Mecklenburgischen Südbahn und für Deckung der Kosten der Gesellschaft 793 ℳ; mithin verbleiben dem Betriebsführer für Mühe, Risiko und Gewinn 42 426 ℳ.

Die Gesellschaft hat aus ihrem Antheil, der im Gewinn- und Verlustkonto mit 63 483 ℳ bezeichnet ist und zu welchem noch 3600 ℳ Zinsen der Mecklenburgischen Südbahnaktien, ferner 4050 ℳ Einnahmen aus sonstigen Quellen und 183 ℳ Uebertrag aus dem Vorjahre treten, die folgenden Posten gedeckt: Kapitalsabtrag und Zinsen 7200 ℳ, verschiedene Ausgaben 2982 ℳ und 8,8 % Dividende 60 720 ℳ, während der Rest von 414 ℳ auf neue Rechnung vorgetragen worden ist.

Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn.

Die ordentliche Generalversammlung findet am 19. d. Mts. zu Neu-Ruppin statt. Auf der Tagesordnung steht u. a. die Aufnahme einer Anleihe von 60 000 ℳ.

Prignitzer Eisenbahn.

Am 17. d. Mts. findet die Generalversammlung statt. Auf der Tagesordnung steht u. a. ein Antrag der Direktion auf Erhöhung der für die Vorarbeiten Wittstock-Mirow bewilligten Summe um 1600 ℳ, sowie ein Antrag auf Aenderung des Statuts; endlich ein event. Antrag des Aufsichtsrathes auf Auflösung des mit dem Garanten geschlossenen Vertrages. Es bezieht sich das wohl auf den Vertrag, nach welchem der Betrieb der Bahn (Perleberg-Wittstock) auf 10 Jahre, d. i. bis 31. Mai 1895 den Eisenbahn-Bau- und Betriebsunternehmern Herrmann Bachstein und Rudolf Schneider übertragen worden ist, welche alle Einnahmen beziehen, sämmtliche Kosten tragen, aber auch jährlich der Gesellschaft 60 750 ℳ gewähren, bei gewissen höheren Einnahmen noch mehr. Die Gesellschaft hat daraufhin von den Garanten in 1889/90 141 085 ℳ empfangen und daraus den Prioritätsaktien 2½ und den Stammaktien 1½ % Dividende gezahlt.

Stargard-Cüstriner Eisenbahn.

Kürzlich hat eine Sitzung des Aufsichtsrathes stattgefunden, in welcher beschlossen wurde, der Generalversammlung, welche am 21. d. Mts abgehalten werden soll, die Vertheilung einer Dividende von 4½ % auf die Prioritäts-Stammaktien und von 2½ % auf die Stammaktien für das verflossene Geschäftsjahr vorzuschlagen.

Glasow-Berlinchener Eisenbahn.

Für das Betriebsjahr 1890/91 werden auf die Prioritäts-Stammaktien 4½ % und auf die Stammaktien 1 % Dividende vertheilt.

Stendal-Tangermünder Eisenbahn.

In der am 19. August d. J. abgehaltenen Generalversammlung wurde der Abschluss für 1890/91 genehmigt. Derselbe weist eine Einnahme von 175 912 ℳ (einschl. 1381 ℳ Vortrag) nach, welcher eine Betriebsausgabe von 89 721 ℳ gegenübersteht, so dass ein Ueberschuss von 86 191 ℳ verbleibt. Nach Deckung der konzessions- und satzungsmässigen Rücklagen von 11 695 ℳ verbleibt ein Reingewinn von 74 496 ℳ. Davon werden 1919 ℳ als Darlehnszinsen, 1249 ℳ zur Darlehnstilgung, 1308 ℳ zur Eisenbahnsteuer, 39 250 ℳ als 5 % Dividende auf die Stammaktien, 30 000 ℳ als Beitrag für den Extrareservefonds bestimmt, während der Rest auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Württembergische Staatsbahnen: Restaurationswagen.

Die Württembergische Eisenbahnverwaltung hat in der letzten Zeit die Lieferung von 4 vierachsigen Restaurationswagen in Bestellung gegeben. In Aussicht genommen ist, diese Wagen in die Mittagsschnellzüge zwischen Bretten und Ulm einzustellen. Die Wagen erhalten einen Speisesaal für 18 Personen, Küche und Buffet, ferner 3 getrennte Speiseabtheilungen und einen Abort. Die 3 getrennten Abtheilungen werden so ausgestattet, dass sie auch als Kursabtheilungen benutzt werden können. Die neue Einrichtung wird voraussichtlich mit Beginn des nächsten Sommerdienstes ins Leben treten.

Oderkanalisirung.

Der erste Spatenstich zur Kanalisirung der oberen Oder ist am Durchstiche der Januschkowitzer Schlinge unterhalb Cosel am 22. August d. J. gemacht worden. Der unter der Ober-Strombauverwaltung stehenden Bauleitung für die Oder-

kanalisirung war zunächst die Aufgabe gestellt worden, verschiedene Vorarbeiten zu erledigen und besonders auf Grund des Vorprojekts die genauen Entwürfe für den Bau aufzustellen. Diese Arbeiten sind so schnell gefördert worden, dass es möglich war, mit der Bauausführung bereits zu beginnen. Die Bauleitung hat den auf 2 443 000 ℳ veranschlagten Bau des Umschlaghafens bei Cosel und die auf 14 800 000 ℳ veranschlagte Kanalisirung der Stromstrecke von Cosel abwärts bis zur Mündung der Glatzer Neisse mit 5 Durchstichen (darunter besonders derjenigen der grossen Januschkowitzer Schlinge) und mit dem Bau von 12 Staustufen von 1,85 m bis 2,60 m Gefälle auszuführen. Bei jeder Staustufe wird eine Schleuse von 9,60 m Thorweite, 55 m nutzbarer Länge und 2 m Wassertiefe auf den Drempeln erbaut. Der Aufstau des Flusses wird durch Nadelwehre bewirkt. Die ganze Strecke ist in 3 Bauabtheilungen zerlegt, nämlich Cosel-Konty, Groschowitz-Oppeln und Frauendorf-Neissemündung. Sitz jeder dieser 3 Bauabtheilungen ist Oppeln. Als Bauzeit ist ein Zeitraum von 4 Jahren (bis zum Herbst 1895) in Aussicht genommen.

Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft.

Für das am 30. Juni d. J. abgeschlossene Geschäftsjahr hat die Verwaltung nach reichlichen Abschreibungen 18 % Dividende vorgeschlagen gegen 15 % im Vorjahre.

Aus Frankreich.

Ausstand der Eisenbahnbediensteten und ihre Lage.

Die Bewegung unter den Eisenbahnbediensteten in Frankreich, auf die wir in Nr. 52 S. 519 d. Ztg. hinwiesen, hat nun doch zu einem Ausstand geführt. Nachdem er bei der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn zum Ausbruch gekommen war, wurde in einer Mitte Juli in Paris abgehaltenen, von 4000 Eisenbahnbediensteten besuchten Versammlung eine allgemeine Arbeitseinstellung beschlossen; da sich aber die Zugbeamten der Bewegung fast durchgängig fernhielten und da die beiden Körperschaften der Eisenbahnbediensteten: die Bruderschaft (association fraternelle) und die Berufsgenossenschaft (chambre syndicale) der Eisenbahnarbeiter und -Beamten, nicht einig waren, so hielt es nicht schwer, die Stellen der feiernden Bediensteten auszufüllen, wozu namentlich die Mannschaften des Eisenbahnregiments (5. Genieregiment), die als Weichensteller, Heizer, Stationsbeamte usw. verwendet wurden, wesentlich beitrugen.

Die Ostbahn hat einen Stand von 30 842 Bediensteten, von denen 6562 im Beamtenverhältniss, 21 840 im Arbeiterverhältniss stehen und 2440 Frauen sind. Zugführer, Schaffner und Bremser haben auf den Hauptlinien 9—11, auf den Nebenlinien 10 und auf den Vorortlinien 9—12 Stunden Dienstzeit und beziehen ein Gehalt von 1300—1900 Frcs. sowie etwa 544 Francs Kilometergelder und 20 Frcs. Geschenkzuwendungen. Weichensteller beziehen bei höchstens 12stündiger Dienstzeit 1100—1700 Frcs. Gehalt und 50—75 Frcs. Geschenkzuwendungen; Rottenarbeiter des Betriebsdienstes bei 10½ bis höchstens 11 Stunden Dienstzeit 1100—1350 Frcs. Gehalt. Die Lokomotivführer und Heizer haben bei Schnellzügen 4—5½, bei Personenzügen 5—7, bei Vorortzügen 7—9, bei Güterzügen 7—12 und im Verschubsdienst höchstens 10 Stunden Dienstzeit, und es beziehen erstere 1800—2700 Frcs. Gehalt und 1300 Frcs. Prämien, letztere 1400—1500 Frcs. Gehalt und 865 Frcs. Prämien. In den Werkstätten wird 10 Stunden gearbeitet und etwaige Ueberstunden werden um $^1/_5$ höher bezahlt; an Lohn erhalten Werkmeister 7,81—8,44 Frcs., Handwerker 4,53—6,37 Frcs., Handarbeiter 3,11—4,20 Frcs., endlich Lehrlinge und Burschen 1,50—2,60 Frcs. Wagenmeister beziehen bei 12stündiger Arbeitszeit 1300—1900 Frcs. Gehalt, Maschinenwärter bei gleicher Dienstzeit 1260—2100 Frcs. Gehalt und beide ausserdem Sicherheitsprämien. Schrankenwärter haben dieselbe Dienstzeit, 1115 Frcs. Gehalt und meistens freie Wohnung. Rottenführer und Oberbau-Arbeiter haben 10stündige Dienstzeit, erstere 1306 Frcs., letztere 1120 Frcs. Gehalt, ausserdem freie Wohnung und eine Entschädigung von 120—300 Frcs., wenn die Frau zugleich Schrankenwärterin ist. Ausserdem liefert die Gesellschaft die Kohlen zu ermässigten Preisen, gibt Fahrpreisermässigungen, Zuschüsse für die Verbrauchsvereine, besondere Zuwendungen bei starker Familie, sowie Theuerungszulagen an die Beamten in Paris, auf den Grenzbahnhöfen und an einigen anderen Orten, sie lässt sich die Erziehung der Beamtenkinder angelegen sein und trägt die Heilungskosten in Krankheitsfällen. Bei Verletzungen im Dienst zahlt sie das Gehalt unverkürzt wenigstens 3 Monate, meistens noch länger; ist die Krankheit nicht durch den Dienst veranlasst, so hat die Vorsorgekasse (caisse de prévoyance), der jeder Bedienstete nach Belieben angehören kann, einzutreten. Die Ruhegehaltskasse, zu welcher der Beamte 3 %, die Gesellschaft 8 % des Gehalts beisteuert, gewährt nach 55 Alters- und 25 Dienstjahren die Hälfte des Gehalts und $^1/_{60}$ für jedes fernere Dienstjahr bis zur Höhe von $^2/_3$ des Gehalts, mindestens 500 oder 600 Frcs. und höchstens 6000 Frcs.*), bei 50 Alters- und 20 Dienstjahren $^1/_{60}$ für jedes Dienstjahr, jedoch höchstens 5800 Frcs., bei 20 Dienstjahren aber geringerem Alter $^{18}/_{60}$ des Gehalts, bei 15 Dienstjahren $^{13}/_{60}$ des Gehalts. Wittwen oder minderjährige Kinder erhalten die Hälfte des ihren Ernährer zukommenden Ruhegehalts. Abgehende oder entlassene Beamte erhalten ihre Einzahlungen nebst Zinsen zurück.

Aehnlich ist die Lage der Bediensteten bei den übrigen Gesellschaften. Bei der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn beziehen Lokomotivführer und Heizer an Gehalt und Prämien jährlich durchschnittlich 2810 Frcs., die Werkstättenarbeiter bei 10stündiger Arbeitszeit 1610 Frcs. Bei der Südbahn verdienen die Werkstättenarbeiter bei gleicher Arbeitszeit durchschnittlich 1464 Frcs., wobei 67 % des gesammten Betrages durch Stücklohn, 33 % durch Zeitlohn verdient wurden. Bei der Orléansbahn stehen sich Lokomotivführer und Heizer an Gehalt und Prämien durchschnittlich jährlich auf 2776 Frcs.; die Werkstättenarbeiter erhalten einen Durchschnittslohn von 5,30 Frcs. für den Tag, wobei die Arbeitszeit in Paris 10, in der Provinz 11 Stunden beträgt.

Lieferfristangabe für Frachtgutsendungen.

Gegen den in Nr. 29 S. 287 mitgetheilten Erlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 27. Februar d. J., betreffend Angabe der Lieferfristen für Frachtgut in Zeiteinheiten, haben die Eisenbahngesellschaften eingewendet, dass die Einschreibung der Lieferfrist in die dem Absender zu übergebende Annahmebescheinigung nach angestellten Versuchen einerseits den Eisenbahnbeamten eine bedeutende Mehrarbeit auferlege und dadurch eine Beamtenvermehrung sowie Mehrausgaben erfordere, andererseits lebhafte Unzufriedenheit bei den Versendern errege, weil diese während der zur Berechnung und Einschreibung der Lieferfristen erforderlichen Zeit an den Bahnhofsschaltern warten müssten; die Gesellschaften haben daher ihre Dienststellen angewiesen, die Lieferfristen nur in den den Empfängern, nicht aber auch in den den Absendern zu übergebenden Scheinen (Rezepissen) in Zeiteinheiten anzugeben.

Eine Auslegung des bezüglichen Gesetzes vom 13. Mai 1863 kommt zwar dem Minister der öffentlichen Arbeiten nicht zu, er ist aber der Ansicht, dass es keinem Bedenken unterliegen würde, die Angabe der Lieferfrist in Zeiteinheiten auf dem dem Absender zu übergebenden Annahmeschein zu unterlassen, wenn der Absender dies wünscht und seinen Willen ausdrücklich auf dem Frachtbrief kundgibt. Der Minister hat daher die Gesellschaften durch Rundschreiben vom 10. Juli d. J. angewiesen, ihm Muster zu Aufgabescheinen, in denen Raum zu einer solchen Bemerkung des Absenders gelassen ist und in denen zugleich die sonstigen auf den verschiedenen Netzen bestehenden Ungleichheiten beseitigt sind, vorzulegen. Zugleich hat der Minister den Gesellschaften nahegelegt, ob es im Interesse der leichteren Berechnung der Lieferfrist und zur Befriedigung des Publikums bezüglich der Beschleunigung des Verkehrs nicht angezeigt sei, den innerhalb 24 Stunden zurückzulegenden Beförderungsweg, der auf einigen Linien noch nach dem ursprünglichen Bedingnissheft 125 km beträgt, allgemein auf 200 km wie auf den Hauptbahnen zu erhöhen.

Aus Russland.

Ministerialerlass, betreffend Quittung über Nachnahmesendungen.

Der Minister der Verkehrsanstalten bringt durch eine Verfügung vom 1. Juni d. J. die Ergänzung des § 75 des allgemeinen Statuts für sämmtliche Bahnen Russlands in Erinnerung, dass denjenigen Personen, welche Sendungen empfangen, die mit Nachnahmen belastet sind, beim Empfange derselben besondere Quittungen ausgereicht werden sollen zum Nachweise darüber, dass von ihnen der Nachnahmebetrag baar zur Kasse der Auslieferungsstation gezahlt worden ist. Derartige Quittungen sind, sofern dieselben über mehr als 5 R. lauten, mit einer Stempelmarke für Rechnung der Auslieferungsbahn zu bekleben. Letzteres hat sogar in dem Falle zu geschehen, dass der Empfänger der Waare auf die Ausreichung einer Quittung ausdrücklich verzichtet, welche sodann dem Rechnungsbüreau behufs Verifizirung zugestellt wird.

Berücksichtigt man, dass die Auslieferung einer Waare, welche unter Nachnahme zum Versand gekommen ist, nur erfolgen kann sofern die Nachnahme erlegt worden, somit die Thatsache, dass sich die Waare nicht mehr im Gewahrsam der

---

*) Vom 1. Oktober d. J. ab wird das höchste Ruhegehalt ¾ des während der letzten 6 Jahre bezogenen durchschnittlichen Gehalts betragen und sich demnach je nach der Gehaltsstufe auf 7000, 8000 und 9000 Frcs. belaufen können.

betreffenden Bahn befindet, bereits als sicherer Nachweis für die stattgehabte Bezahlung der Nachnahme, sowie überhaupt aller Forderungen der transportirt habenden Bahnen gelten muss, so stellt sich diese Forderung der Staatsregierung als eine rein fiskalische Maassregel dar, durch welche den Eisenbahnen eine nicht unerhebliche Steuer auferlegt wird. Die Einschärfung bezw. Ergänzung jener Bestimmung des allgemeinen Statuts war aber nothwendig, weil kein Empfänger eine derartige Quittung verlangte, was natürlich allmählich zur Kenntniss der Regierung gekommen war. Einem jeden solchen Empfänger genügte aber die Thatsache, dass die Waare sich in seinem Besitz befand.

Ministerialerlass, betreffend Beförderung der weiblichen Schuljugend.

Gemäss Verfügung des Ministers der Verkehrsanstalten vom 4. Juni d. J. sollen die Eisenbahnverwaltungen die erforderlichen Maassregeln treffen, um diejenigen Schulkinder weiblichen Geschlechts, welche die III. Wagenklasse benutzen, vor schlechter Gesellschaft bezw. Nachbarschaft zu bewahren, damit diese jungen Passagiere nicht in die Gefahr kommen in sittlicher Beziehung schlecht beeinflusst zu werden. Demzufolge ist die weibliche Schuljugend nach Möglichkeit gesondert von den übrigen Passagieren III. Klasse zu befördern.

Südwestbahn.

Ein Allerhöchster Befehl vom 27. Mai d. J. gewährt der Südwestbahn-Gesellschaft das Recht der zwangsweisen Enteignung von Privatländereien behufs Legung eines zweiten Geleises auf den nachfolgenden Strecken der Bahn, nämlich:

von Schmerinka bis Proskurow,
„ Rowno „ Bjelostock,
„ Kiew „ Fastow.

Libau-Romnyer Bahn.

Nachdem die Libau-Romnyer Bahn in den Besitz des Staates übergegangen ist, ist nunmehr auf Allerhöchsten Befehl die bisherige Regierungsinspektion (welche zum Ministerium der Verkehrsanstalten kompetirt) vom 16. Mai d. J. ab aufgehoben. Gleichzeitig wird zur allgemeinen Kenntniss gebracht, dass eine Abtheilung der Reichskontrole in Minsk niedergesetzt wurde, deren Aufgabe es ist, die Einnahmen und Ausgaben der Bahn zu überwachen.

Weichsel-Eisenbahn: Generalversammlung.

Auf der am 14. Juni d. J. stattgehabten Generalversammlung der Aktionäre der Weichselbahn wurde:

1. der Rechenschaftsbericht der Direktion für 1890 bestätigt;
2. zu Direktoren: L. L. Kronenberg und S. F. Kossut und zu Direktorkandidaten W. O. Koslowsky, W. W. Jewrennow, W. N. Jasterschemsky und E. J. Pilz gewählt;
3. die Direktion bevollmächtigt, dem Reservekapital nothwendig gewordene neue Arbeiten, ebenso die Ueberschreitungen schon früher für Rechnung des Reservekapitals ausgeführter Arbeiten zur Last zu bringen;
4. ferner gleichfalls die Direktion bevollmächtigt, die von der Staatsregierung beantragte Ablösung der früher vom Staate gewährten Darlehen zu Erweiterungsbauten durch eine konsolidirte Obligationenanleihe zu vereinbaren, wobei die Staatsregierung gebeten werden soll, dieser Obligationenanleihe dieselbe absolute Garantie zu gewähren, wie den Obligationen des ursprünglichen Kapitals;
5. die Direktion ermächtigt, mit dem Kriegsministerium eine Vereinbarung wegen Verwaltung des demselben in Warschau gehörigen Getreidesilospeichers abzuschliessen;
6. der Antrag der Direktion, in Kowel einen Viehhof zu erbauen, genehmigt.

Die Nebengebühren auf den Russischen Eisenbahnen.

Mit dem 19./31. August d. J. kommen auf sämmtlichen Bahnen Russlands „Nebengebühren“ zur Erhebung, welche von dem Finanzminister festgesetzt worden sind und an Stelle der bisher bestandenen Nebengebühren zu treten haben werden. Diese neu ausgearbeiteten Regeln umfassen: die Stationskosten, die Kosten für die Frachtbrief-Formulare, die Wiegegebühren, die Auf- und Abladekosten, das Standgeld für Wagen und Plattformen, die Lagergebühren und die Nachnahmegebühren.

Im allgemeinen weichen diese Regeln von den früheren darin ab, dass die Auf- und Abladegebühren geringer normirt worden sind, dagegen aber in Zukunft „Stationskosten“ von allen Waaren zur Erhebung gelangen sollen, während diese früher nur bei denjenigen Waaren zur Berechnung kamen, welche von Versendern bezw. Empfängern selbst verladen bezw. entladen werden durften. Wird durch diese Bestimmung die Belastung der Gütertransporte erhöht, so wird, wie schon vorbemerkt, die Auf- und Abladegebühr wiederum ermässigt, so dass im grossen und ganzen nur eine bessere Vertheilung der „Nebengebühren“ durch die neuen Regeln erreicht, ohne dass der Handel merklich belastet werden wird.

Bevorstehender Bau neuer Eisenbahnen.

In der Gesetzessammlung ist ein Allerhöchster Befehl publizirt worden, danach zur Errichtung der nachfolgend bezeichneten Bahnen bezw. Bahnanlagen das Recht der Zwangsenteignung gewährt wird und zwar:

1. der Ssaxagan-Zweigbahn der Katharinen-Eisenbahn;
2. der Prinarew-Eisenbahn;
3. der schmalspurigen Tschiatur-Zweigbahn der Transkaukasischen Eisenbahn;
4. der Schnee-Schutzwehren an der Linie der Ssysran-Wjasma-Eisenbahn;
5. der Mias-Tscheljabinsk-Eisenbahn und
6. der Beslan-Petrowsk-Eisenbahn.

Hiernach steht für die nächste Zeit der Bau der vorbezeichneten Bahnstrecken in sicherer Aussicht.

Das Heizmaterial der Russischen Eisenbahnen.

Von grösster Bedeutung für das gesammte Verkehrswesen, wie für die Industrie ist die Frage nach dem Heizmaterial, welches dem Lande zur Disposition steht. Russland, dass an Wäldern allerdings zum Theil sehr reich ist, hat bisher seine Eisenbahn-, Dampfschiff- und Fabrikfeuerung fast ausschliesslich mit Holz betrieben, und dabei den Bestand seiner Wälder sehr geschädigt. Erst seit Erschliessung des Donez-Kohlenlagers durch Eröffnung der Donezbahn (Dezember 1878) beginnt die Steinkohle den ihr gebührenden Platz einzunehmen und die Wälder zu entlasten von der Verpflichtung, allein für die Zwecke des Verkehrs und der Industrie mit ihren Beständen herhalten zu müssen. Die nachfolgenden Zahlen gewähren einen interessanten Einblick in die Bedeutung, welche das Donezgebiet seit der Eröffnung der Donezbahn für die Verkehrsinstitution und die Industrie erlangt hat. Was zunächst die beiden letzten Jahre anlangt, so sind im Jahre 1890 aus dem Donezbassin 195 707 Wagen (à 610 Pud = 10 000 kg) Mineral-Heizmaterial ausgeführt worden gegen 210 074 Wagen im Jahre 1889, d. h. 14 367 Wagen oder 6,8 % weniger als im Jahre 1889. Die Verringerung der Ausfuhr des Jahres 1890 erklärt sich durch die ausserordentlich starke Ausfuhr im Jahre 1889, ferner durch den geringen Verkehr auf den Eisenbahnen infolge der Missernte, durch Verringerung der Arbeit auf den Zuckerfabriken und endlich durch den Rückgang in der Ausfuhr der Donezkokle in den Orient, wo sie allmählich durch die Naphta verdrängt wird.

Trotz der Verringerung der Ausfuhr im Jahre 1890 gegen 1889 entwickelt sich der Konsum des Donez-Heizmaterials allmählich, was nachstehende Tabelle ersehen lässt:

	Zahl der ausgeführten Wagen auf den Bahnen:				
	Kursk-Charkow-Asow	Konstantinow	Donezbahn	Katharinenbahn	insgesammt
1880 .	27 699	15 131	21 719	—	64 549
1881 .	25 036	18 448	32 778	—	76 262
1882 .	28 692	22 811	44 859	—	96 362
1883 .	31 403	20 139	48 335	—	99 877
1884 .	25 698	23 562	43 588	3 942	96 790
1885 .	27 238	30 522	45 121	15 949	118 830
1886 .	28 557	43 959	47 223	13 376	132 115
1887 .	29 445	43 176	57 168	18 555	148 344
1888 .	31 153	39 741	60 911	11 594	143 399
1889 .	36 669	58 155	84 853	30 397	210 074
1890 .	34 384	60 198	69 968	31 157	195 707

Nach den Kategorien vertheilen sich die Konsumenten des Mineral-Heizmaterials im Jahre 1890 und in den fünf vorhergehenden Jahren in folgender Weise:

	1885	1886	1887	1888	1889	1890
	Wagen					
Eisenbahnen	36 781	59 597	56 711	60 366	84 410	60 911
Verwaltung der Schwarzen Meer-Häfen . . .	6	544	747	459	1 178	117
Gasfabriken	535	1 338	1 978	2 005	2 925	2 994
Dampfschiffe	3 780	6 999	9 141	10 130	12 256	13 124
Metallurgische Fabriken	326	273	246	4 137	19 517	34 745
Zuckerfabriken	11 420	18 690	18 386	20 482	30 616	19 274
Industrielle und öffentliche Anstalten und Privatbedarf	11 701	44 674	61 135	46 920	59 142	64 542

Von der Balkanhalbinsel.

Türkei.

Noch in aller Erinnerung ist es, wie der am 31. Mai d. J. Abends von Konstantinopel abgegangene Orient-Expresszug Nachts zwischen 11 und 12 Uhr infolge eines durch Griechische Räuber verübten Bahnfrevels zwischen den Stationen Sinekli und Tscherkesskői, 116 km von Konstantinopel entgleiste, die Reisenden ihrer Werthsachen beraubt, drei Reisende (Deutsche) nebst dem Lokomotivführer Freudiger (Schweizer) durch die Räuber fortgeführt und erst gegen Erlegung des geforderten Lösegeldes von 200 000 Frcs. wieder freigelassen wurden.

Abermals hat jetzt das Raubgesindel einen Beamten der Orientbahnen entführt. Am 18. August Vormittags fuhr der Bahnmeister Solini (Italiener) in Begleitung des Bulgaren Angelo und dreier Arbeiter auf einer Draisine von Demirkapu wegen einiger vorzunehmenden Ausbesserungsarbeiten auf der Strecke nach Salonich zu. Mittags fand der von Salonich kommende Güterzug zwischen Strumnitza und Demirkapu, 115 km von Salonich, die leere Draisine und daneben die Leiche eines ermordeten Arbeiters, während die anderen Personen verschwunden waren. Einige Stunden später traf in Demirkapu ein Brief Solini's ein, in dem er mittheilte, dass er von Räubern entführt und mit dem Tode bedroht sei, wenn nicht das von den Räubern geforderte Lösegeld von 2 000 Pfd. Türkisch binnen 11 Tagen gezahlt und jede Verfolgung eingestellt würde. Auf Veranlassung des Italienischen Botschafters hat sich die Türkische Regierung zur Zahlung des Lösegeldes verstanden.

Rumänien.

Die Betriebsergebnisse der Rumänischen Staatsbahnen für 1890 zeigen eine Einnahme von 39 741 260 Frcs., eine Ausgabe von 26 086 605 Frcs. und demnach einen Betriebsüberschuss von 13 654 654 Frcs., während im Voranschlag nur ein solcher von 12 790 000 Frcs. vorgesehen war; die wirklichen Ergebnisse sind demnach um 864 654 Frcs. günstiger als der Voranschlag.

Die gesetzgebenden Körperschaften haben folgende Beträge für Eisenbahnzwecke bewilligt: 1 000 000 Frcs. für den Bau von Verschubsbahnhöfen in Braïla und Barbosi, 800 000 Francs für Umwandlung von Bahnhöfen, 2 830 000 Frcs. für Weichen- und Signal-Stellwerke, 1 120 000 Frcs. für Nebenbahn-Lokomotiven, 2 250 000 Frcs. für Personenzug-Lokomotiven, 8 750 000 Frcs. für Anschaffung von 50 Lokomotiven, 120 Personen- und 1 100 Güterwagen für die im Bau begriffenen Linien, 8 700 000 Frcs. für Anschaffung von Lokomotiven und Wagen sowie verschiedener Bedarfsgegenstände für die im Betriebe befindlichen Linien und 8 650 000 Frcs. zur Vermehrung des Betriebskapitals der Staatsbahnen.

Der etwa 20 000 000 Frcs. erfordernde Bau eines Centralbahnhofes in Bukarest ist endgültig beschlossen; der Minister der öffentlichen Arbeiten wird die erforderliche Vorlage wegen Bewilligung der Geldmittel während der nächsten Tagung der Kammer einbringen.

Die im November 1890 von der Stadt Bukarest bewilligte Konzession für Strassenbahnen in Bukarest ist von den Herren F. Thalasso und Graf F. Graziadei erworben worden.

Serbien.

Nach der „Revue d'Orient" hat der Russische Gesandte in Belgrad der Serbischen Regierung erklärt, dass Russland bereit wäre, Serbien behufs Sicherstellung der Innerserbien mit den Russischen Häfen des Schwarzen Meeres verbindenden Timokthalbahn die erforderlichen Geldmittel so lange vorzustrecken, bis die Lage des Geldmarktes Serbien erlaubt, den Vorschuss durch Aufnahme einer Anleihe zurückzuzahlen.

Griechenland.

Die Griechische Regierung hat dem Crédit général Hellénique die Konzession zum Betriebe der Eisenbahn Piräus-Larissa-Grenze, welche auf Staatskosten erbaut wird, ertheilt. Die Betriebskosten einschliesslich der Bahnunterhaltung und der Erneuerung der Betriebsmittel sind auf 5 000 Dr. für das Kilometer festgesetzt; übersteigen die kilometrischen Einnahmen 5 000 Dr., so wird der Ueberschuss zur Hälfte zwischen der Regierung und der Betriebsgesellschaft getheilt. Sollte sich eine kilometrische Einnahme von mehr als 15 000 Dr. ergeben, so fallen von dem Ueberschuss der Regierung 60% und der Betriebspächterin 40% zu.

Die Eisenbahngesellschaft Piräus-Athen will behufs Erleichterung und Verbesserung der Verbindung Athens mit seinem Hafen eine zweite, mit ihrer bereits bestehenden gleichlaufende Linie bauen und hat zu dem Zweck eine Anleihe von 1 500 000 Dr. aufgenommen. Diese in 3 000 Schuldverschreibungen von je 500 Dr. Nennwerth getheilte, mit 4% verzinsliche und in 40½ Jahren zu tilgende Anleihe ist von der Banque du crédit général de Grèce zum Preise von 400 Dr. für die Schuldverschreibung fest übernommen und am 15./27. Juni zum Kurse von 420 Dr. für die Schuldverschreibung (allerdings ohne Erfolg) zur Zeichnung aufgelegt worden. Dieses Misslingen der Ausgabe, das übrigens in Anbetracht der festen Verpflichtung der ausgebenden Bank den Beginn der Bauarbeiten nicht stört, muss um so mehr Wunder nehmen, weil die bereits seit 1869 eröffnete Bahn, deren gesammte Baukosten sich auf 5 720 846 Drachmen belaufen, 1889 bei einer Einnahme von 106 910 Dr. nur eine Ausgabe von 45 969 Dr. oder 43% der Einnahmen hatte und weil die Antheilscheine der Gesellschaft im Nennwerthe von 200 Dr. einen Kurswerth von 455 Dr. haben.

Urtheile des Reichsgerichts.

v. O. **Haftpflicht. Artikel 384 code civil. Unzeitiges Oeffnen und Wiederschliessen der Eisenbahnbarriere.** Der Kläger ist, als er die Eisenbahn passirte, von der Lokomotive erfasst, in die Böschung geworfen und sein Wagen zertrümmert worden. Eisenbahnfiskus wurde gemäss § 1 des Haftpflichtgesetzes und Artikel 1384 des code civil verurtheilt, weil der Eisenbahnwärter nicht berechtigt gewesen sei, innerhalb der letzten 3 Minuten vor Ankunft des Zuges die Barriere zu öffnen; er habe dann dieselbe, als der Wagen sich dicht vor derselben befunden, wieder geschlossen und den Kläger aufgefordert, zurückzufahren, was demselben nicht mehr gelungen sei. Durch dieses unzeitige Oeffnen der Barriere sei der Kläger zum Weiterfahren veranlasst worden und in ihr liege die Verschuldung des Bahnwärters, durch welche der Kläger in eine für ihn gefährliche Lage gebracht und der Unfall herbeigeführt worden sei, ohne dass eine Verschuldung des Klägers, dessen Pferde scheu geworden, vorliege." Die Revision ist daher zurückgewiesen worden. (Erk. des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 25. November 1889; Bolze, Praxis des Reichsg. Bd. IX S. 81.)

v. O. **Lieferungsstempel beim Werk-Verdingungsvertrage. Angabe des Materialien- und des Arbeitspreises.** Aus den Entscheidungsgründen: „Nach § 2 Abs. 2 des Gesetzes vom 20. Juni 1884 war im Vertrage angegeben, wieviel von dem bedungenen Preise einerseits als Preis der zu liefernden Materialien und andererseits als Vergütung für die Arbeit anzusehen sei. Davon hing es ab, ob der Lieferungsstempel nur nach dem Materialienpreise oder nach dem Gesammtpreise zu verwenden war. Eine erst nach Abschluss des Vertrages von Vertragsschliessenden gemachte Angabe über den Preis der Materialien würde danach für die Stempelberechnung nicht in Betracht zu ziehen gewesen sein, auch wenn dieselbe im Vertrage vorbehalten worden wäre. Hier handelt es sich jedoch nicht um einen solchen Vorbehalt, sondern um eine Vertragsbestimmung über die Art und Weise, unabhängig vom Belieben der Kontrahenten, wie der im Gesammtpreise enthaltene Preis der Materialien ermittelt werden sollte. Der Vertrag enthält zwar keine ziffernmässige Angabe des Materialienpreises, wohl aber eine für die Kontrahenten bindende Festsetzung desselben auf Höhe des durch das Gutachten des Sachverständigen zu ermittelnden Betrages. Der Wortlaut der angegebenen Gesetzesbestimmung schliesst die Berücksichtigung einer solchen im Vertrage selbst getroffenen Vereinbarung bei der Stempelberechnung nicht aus und für deren Berücksichtigung spricht entscheidend die Erwägung, dass ein Werk-Verdingungsvertrag gültig auch in der Art zustande kommen kann, dass die Festsetzung des Preises für das verdungene Werk dem Gutachten von Sachverständigen, welchem sich die Kontrahenten unterwerfen, überlassen wird. (§§ 48, 871, 925, I, 11, A. L.-R.) In solchen Fällen leidet es kein Bedenken, die erst bei Festsetzung des Preises erfolgende getrennte Angabe von Materialien- und Arbeitspreis im Sinne der obigen Gesetzesbestimmung als die im Vertrage enthaltene Angabe anzusehen. Vorliegend ist im Vertrage zwar nicht die Festsetzung des Gesammtpreises, wohl aber innerhalb desselben die Festsetzung des Materialien- und des Arbeitspreises dem Sachverständigen überlassen und es ist kein Grund vorhanden, weshalb nicht auch hier die im Vertrage vorgesehene Festsetzung des Sachverständigen als die Vertragsangabe gelten soll." (Erk. des IV. Civilsenats des Reichsgerichts vom 6. April 1891; Preuss. Verw.-Bl. Bd. XII, S. 428.)

Personalnachrichten.

Württembergische Staatsbahnen.

Die Stelle eines Eisenbahnbetriebs-Bauinspektors in Mühlacker wurde dem Bauinspektor Ackermann in Künzelsau, die Stelle eines Eisenbahn-Bauinspektors bei dem Bahnhof-Baubüreau Mühlacker dem Abtheilungsingenieur Dulk bei dem bautechnischen Büreau der Generaldirektion übertragen. Expeditorsstellen im administrativen Dienst der Generaldirektion wurden dem Bahnhofverwalter I. Kl. und Postmeister Sigwart in Horb und den Betriebsinspektions-Assistenten Ott in Stuttgart je unter Verleihung des Titels „Sekretär" übertragen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen.

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen. Wegen Wasserschäden infolge Wolkenbruches wurde auf den Strecken Tarvis-Pontafel und Tarvis-Kronau (Westliche Linien) der Gesammtverkehr am 23./8. l. J. eingestellt. Dauer der Unterbrechung unbekannt.

Wien, am 26. August 1891. (1719)

2. Güterverkehr.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. werden für Sendungen von Giesserei-Roheisen in Ladungen von mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für diese Gewichtsmenge im Verkehre von Esch und Dommeldingen nach Leipzig (Bayer. und Dresd. Bhf.) und Connewitz Ausnahmesätze zur Einführung gebracht, über deren Höhe die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft ertheilen.

Dresden, am 28. August 1891. (1720)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Altona-Magdeburg. Der im vorbezeichneten Verkehr bestehende Ausnahmetarif für geringwerthige Massenartikel (Düngemittel, Erden, Kartoffeln, Rüben usw.), welcher bezüglich der Station Pritzwalk bisher nur im Verkehr mit einigen Stationen des Direktionsbezirks Magdeburg Geltung hatte, findet vom 1. September d. J. ab auch im Verkehr mit den übrigen in Betracht kommenden Stationen des genannten Bezirks Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Altona, den 27. August 1891. (1721)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Im **Hamburg-Mecklenburgischen Verbande** kommt am 1 September d. J. ein Ausnahmetarif für Getreide aller Art und Mühlenfabrikate auf Entternungen über 200 km zur Einführung. Ueber die Höhe der Ausnahmefrachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Schwerin, den 31. August 1891. (1722)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossherzogliche Generaldirektion
der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn.

Staatsbahnverkehre Berlin-, Breslau-, Bromberg-, Elberfeld-, Frankfurt a. M.-, Hannover-, Köln linksrh.-, Köln rechtsrhein.-, Oldenburg-Erfurt, sowie Sächsisch-Thüringischer Verband. Der am 1. September d. J. für die Preussischen und Oldenburgischen Staatsbahnen zur Einführung kommende allgemeine Ausnahmetarif für Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate auf Entfernungen von mehr als 200 km findet vom gleichen Tage ab auch Anwendung im Verkehr mit den Sächsischen Staatsbahnen, der Arnstadt-Ichtershausener, Cronberger, Eisenberg-Crossener, Hohenebra-Ebelebener, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer, Saal-, Weimar-Geraer, Weimar-Berka-Blankenhainer und Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Erfurt, den 26. August 1891. (1723)
Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckarbahn. Zum Main-Neckarbahn-Pfälzischen Gütertarif vom 1. Februar l. J. tritt am 1. k. Mts. der Nachtrag I in Kraft, enthaltend u. a. Entfernungen und Frachtsätze für die diesseitige Station Wixhausen.

Näheres bei unseren Güterabfertigungen.

Darmstadt, den 24. August 1891. (1724)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld. Einführung von Nachträgen. Am 1. September 1891 werden eingeführt:

1. zum Lokal-Gütertarif für den Direktionsbezirk Elberfeld und Tarif für den Verkehr mit der Eisern-Siegener Eisenbahn vom 1. April 1891 der Nachtrag II,
2. zum Staatsbahn-Gütertarif für den Verkehr
   a) Elberfeld-Altona vom 15. August 1891 der Nachtrag I,
   b) Elberfeld-Magdeburg vom 1. Januar 1889 der Nachtrag X,
   c) Elberfeld-Bromberg vom 1. Juli 1890 der Nachtrag III.

Sämmtliche Nachträge enthalten u. a. den vom 1. September ab auf den Preussischen Staatsbahnen gültigen Ausnahmetarif für Getreide aller Art, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate. Der unter 2c bezeichnete Nachtrag enthält ausserdem abgekürzte Entfernungen für die Stationen Hörde Rh., Herdecke Rh. und Löttringhausen, Frachtsätze des Ausnahmetarifs für die Beförderung von Eisen und Stahl des Spezialtarifs II nach der Station Mocker b/Thorn und die Berichtigung einzelner Entfernungen für die Stationen Hohenlimburg, Ludwigshütte und Ronsdorf. Letztere hat Frachterhöhungen zur Folge, welche erst am 12. Oktober in Kraft treten.

Elberfeld, den 27. August 1891. (1725)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gütertarif für den Nachbarverkehr mit der Rhene-Diemelthalbahn. Am 1. September wird für den Nachbarverkehr mit der Rhene-Diemelthal-Eisenbahn ein neuer Gütertarif eingeführt. Durch denselben wird der Gütertarif für den bezeichneten Verkehr vom 1. Mai 1887 nebst Nachtrag I aufgehoben. Der Ausnahmetarif C für die Beförderung von Eisenerz, abgerösteten Schwefelkies (Schwefelkiesabbränden), Braunstein, Kupfererzabbränden (purple ore) enthält verschiedene um 0,01 bis 0,02 für 100 kg höhere Frachtsätze. Durch die erst am 15. Oktober in Kraft tretende Erhöhung wird indessen der Artikel Eisenerz, für welchen in dem Ausnahmetarife für die Beförderung von Eisenerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet und dem Bergamtsbezirk Brilon nach den Hochofenstationen des Ruhrgebiets niedrigere Frachtsätze bestehen, nicht betroffen.

Elberfeld, den 26. August 1891. (1726)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Mit 1. Oktober 1891 treten im Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbande die Hefte V und VI in Kraft, welche Ausnahmetarifsätze für die Beförderung von Holz und lebendem Geflügel von Ungarischen nach Niederländischen Stationen enthalten.

Abdrücke dieser Tarifhefte sind durch die betheiligten Eisenbahnverwaltungen zu erlangen.

Gleichzeitig wird darauf hingewiesen, dass infolge Uebernahme der Ungarischen Linien der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Budapest in den Besitz des Ungarischen Staates die in die Tarifhefte II und IV des Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandes einbezogenen Stationen dieser Linien künftig als Stationen der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen zu behandeln sind. Der Name der vormaligen Station „Budapest" Oe. U. St. E. G. ist in „Budapest, Westbahnhof" abgeändert worden.

Dresden, am 27. August 1891. (1727)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. bis auf weiteres gelangt der Nachtrag XI zu Theil II des Lokalgütertarifs zur Einführung, welcher einen Ausnahmetarif 9 für die Beförderung von Getreide aller Art, Hülsenfrüchten und Mühlenfabrikaten enthält.

Abdrücke desselben können durch die Güterexpeditionen bezogen werden.

Dresden, am 28. August 1891. (1728)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von der Planitz.

Werrabahn-Oesterreichischer Güterverkehr. Mit dem 1. September d. J. treten für Eisenach (Werrabahn) mit Wien (K. E. u. K. F. J. B.), Wien (Kaibahnhof), Wien (Lagerhaus), Nussdorf und Iglau Stadt ermässigte Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen Auskunft ertheilen.

Meiningen, den 27. August 1891. (1729)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.

Staatsbahnverkehr Altona-Frankfurt am Main. Der im vorbezeichneten Verkehr bestehende Ausnahmetarif für geringwerthige Massenartikel (Düngemittel, Erden, Kartoffeln, Rüben usw.), welcher bezüglich der Station Pritzwalk bisher nur im Verkehr mit einigen Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a. M. Geltung hatte, findet vom 1. September d. J. ab auch im Verkehr mit den übrigen in Betracht kommenden Stationen des genannten Bezirks Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Altona, den 27. August 1891. (1730)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Altona-Erfurt. Am 1. September d. J. gelangt Nachtrag 11 zum Gütertarif zur Ausgabe.

Derselbe enthält Ergänzungen der Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter, Aenderungen und Ergänzungen des Abschnitts II. D. III., Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen, neue, vom Tage der Betriebseröffnung der Station Steinbach-Hallenberg ab gültige Tarifkilometer für diese Station, sowie Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife. Unter letzteren befinden sich ermässigte Ausnahmetarifsätze für Petroleum und Naphta und neue Ausnahmetarifsätze, für Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate etc.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Nach-

träge zum Preise von je 0,10 ℳ zu haben sind.

Erfurt, den 29. August 1891. (1731)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. kommen zu den Staatsbahngütertarifen Hannover Köln (rechtsrh.) und Hannover-Elberfeld die Nachträge 15 und 7 zur Einführung, welche u. a. Ausnahmetarife für Getreide aller Art und Mühlenfabrikate enthalten, durch welche für Entfernungen über 200 km gegenüber den bisherigen normalen Sätzen Ermässigungen eintreten. Auf Entfernungen unter 200 km bleiben die normalen Sätze in Kraft.

Die Nachträge sind von den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 26. August 1891. (1732)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Zum Tarifheft 9 für den Hessisch-Badischen Güterverkehr ist mit Gültigkeit vom 1. September d. J. der Nachtrag II, Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife enthaltend, ausgegeben worden.

Karlsruhe, den 28. August 1891. (1733)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Getreide und Mühlenfabrikate. Der am 1. September d. J. im Lokal- und Wechselverkehr der Preussischen Staatsbahnen sowie im Verkehr derselben mit den Oldenburgischen Staatsbahnen zur Einführung gelangende allgemeine Ausnahmetarif für Getreide aller Art, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate tritt von dem gleichen Tage ab auf Entfernungen über 200 km auch in Gültigkeit für den direkten Verkehr der Preussischen und Oldenburgischen Staatsbahnen mit den Stationen der nachstehenden Bahnen:

Elsass - Lothringen, Eisern - Siegen, Strecke Hanau - Frankfurt a/M. - Eschhofen (Limburg) und Niedernhausen-Wiesbaden der Hessischen Ludwigsbahn loco und transito. Dortmund - Gronau-Enschede, Station Cronberg der Cronberger Bahn, Niederländische Staatsbahn bezüglich der Stationen Bentheim, Gildehaus und Schüttorf, Sächsische Staatseisenbahnen, Braunschweigische Landeseisenbahn, Saal-, Weimar - Geraer, Zschipkau - Finsterwalder Eisenbahn, Deutsch - Nordischer Lloyd, Eutin - Lübecker, Kiel-Flensburger Eisenbahn (letztere im Berlin-Hanseatischen und Nordostsee-Verbande), Lübeck-Büchen, Mecklenburgische Friedrich Franz-, Prignitzer, Paulinenaue-Neu-Ruppiner, Wittenberge-Perleberger, Breslau-Warschauer, Königsberg - Cranzer, Stargard - Cüstriner und Glasow-Berlinchener sowie Eisenberg-Crossener und Altdamm-Colberger Eisenbahn.

Im Verkehr mit der Saal- und Weimar-Geraer Eisenbahn erfolgt die Frachtberechnung auf Grund des bezüglichen Ausnahmetarifs unter Annahme der Entfernungen ohne die in den betreffenden Tarifen verzeichneten Kilometer - Zuschläge.

Die bereits bestehenden, besonderen Ausnahmetarife für Getreide und Mühlenfabrikate, soweit dieselben billiger sind, bezw. Artikel enthalten, welche in dem neuen allgemeinen Ausnahmetarif Aufnahme nicht gefunden haben, bleiben daneben bis auf weiteres in Gültigkeit.

Die Ausdehnung des bezüglichen Ausnahmetarifs auf den Verkehr mit noch anderen als den vorbezeichneten Eisenbahnen wird durch weitere Bekanntmachung veröffentlicht werden.

Berlin, den 29. August 1891. (1734MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Main - Neckarbahn. An Stelle und unter Aufhebung des Main-Neckarbahn-Württembergischen Expressgut - Tarifs vom 15. Mai 1889 wird mit Gültigkeit vom 15. Oktober l. J. ab ein neuer Tarif ausgegeben, welcher gegenüber dem bisherigen theils Ermässigungen, theils Erhöhungen in sich schliesst.

Bis zum Erscheinen des Tarifs gibt unser Tarifbüreau über die neuen Taxen nähere Auskunft.

Darmstadt, den 24. August 1891. (1735)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Güterverkehr mit der Prinz Heinrichbahn. Zum Theil II Heft Nr. 2 vom 1. Januar 1888 (Verkehr Direktionsbezirk Köln [linksrh.]-Prinz Heinrichbahn) tritt am 1. September d. J. der Nachtrag IV, enthaltend ermässigte Frachtsätze des Spezialtarifs III und des Ausnahmetarifs Nr. 3 für Roheisen etc., und zum Theil II Heft Nr. 7 vom 1. März 1890 (Verkehr Direktionsbezirk Köln [rechtsrh.]-Prinz Heinrichbahn) am 15. September d. J. der Nachtrag III, enthaltend u. a. die Uebernahme von Frachtsätzen für verschiedene, aus dem Direktionsbezirk Elberfeld in den Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.) übergegangene Stationen aus dem Theil II Heft Nr. 10 vom 1. März 1890, in Kraft. In dem letzteren Nachtrage auf Seite 3 ist der Frachtsatz zwischen Bettendorf und Grafenberg von 7,72 auf 6,62 ℳ und derjenige zwischen Bettendorf und Langendreer B. M. von 8,72 auf 7,72 ℳ zu berichtigen.

Beide Nachträge werden an die Besitzer der Haupttarife unentgeltlich verabfolgt.

Köln, den 28. August 1891. (1736)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Am 1. September d. J. tritt zu den Heften I—IV des Gütertarifs für den Verkehr mit den Badischen Staatsbahnen, den Heften II der Gütertarife für den Verkehr mit der Hessischen Ludwigs- und der Main-Neckarbahn, zum Tarif für den Güterverkehr mit der Station Basel und zum Kohlentarif für den Verkehr mit den Badischen Staatsbahnen je ein Nachtrag in Kraft, enthaltend u. a. Aufnahme neuer Stationen, anderweite, theilweise ermässigte Tarifkilometer und Frachtsätze für verschiedene Verbandsstationen sowie Berichtigungen.

Soweit durch letztere Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen billigeren Frachtsätze noch bis zum 15. Oktober d. J. in Geltung.

Die in den vorbezeichneten Nachträgen für die Stationen Mannheim, Immendingen, Mengen, Pfullendorf, Schiltach, Sigmaringen und Villingen der Badischen Staatsbahnen vorgesehenen Tarifkilometer und Frachtsätze gelten zugleich für die gleichnamigen Stationen der Hessischen Ludwigsbahn und der Württembergischen Staatsbahnen.

Von dem gleichen Tage ab wird die Station Attendorn des Direktionsbezirks Elberfeld in den Ausnahmetarif Nr. 8 (metallurgische Erzeugnisse) im Verkehr mit Stationen der Württembergischen Staatsbahnen, der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und den Bodenseeufer-Stationen Bregenz und Lindau einbezogen und die Steinkohlen-Ausnahmefrachtsätze für Wickede-Asseln-Frankfurt H. L. B., -Frankfurt a/M. Staatsbahnhof, -Frankfurt a/M. Hafen und Frankfurt a/M.-Sachsenhausen Hafen werden in 0,78 ℳ für 100 kg berichtigt.

Vom 15. Oktober d. J. ab finden die Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 4 für Schwefelkies und Nr. 7 für Eisenerze usw. im gesammten Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutschen Verbande nur noch bei Berechnung der Fracht nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen Anwendung.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen, welche auch weitere Auskunft ertheilen, zu haben.

Köln, den 27. August 1891. (1737)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Mit dem 1. September d. J. treten für den Verkehr zwischen Mannheim Bad. Bahn einerseits und Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Frankfurt a/M. einschl. Frankfurt a/M. Staatsbhf. und Sachsenhausen Staatsbhf., Hannover und Köln (rechtsrh.) andererseits ermässigte Ausnahmesätze für Petroleum und Naphta in Wagenladungen von 5000 kg und 10000 kg in Kraft.

Näheres ist auf den betreffenden Stationen zu erfahren. (1738)

Frankfurt a/M., den 26. August 1891.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
Frankfurt a/M.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Der Ausnahmetarif Nr. 1 (Getreide etc.) des Tarifs Theil II, Heft 1 vom 1. Oktober 1890 wird mit sofortiger Gültigkeit auf den Verkehr Hohenstadt - Breslau O. S. Bhf. erweitert.

Als Frachtsatz kommt 1,15 ℳ für 100 kg zur Erhebung.

Für den Verkehr mit den Breslauer Umschlagsstellen gelten die Bestimmungen Seite 20 bis 21 des vorgenannten Tarifs.

Breslau, den 29. August 1891. (1739)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Frankfurt a/M. - Hessischer Wechselverkehr. Die für den Lokal- und Wechselverkehr der Preussischen Staatsbahnen zur Erzielung einer zweckentsprechenden Ausnutzung der offenen Güterwagen von 12,5 t und 15 t Ladegewicht, bei Anwendung des Ausnahmetarifs für Eisenerze (einschliesslich Kiesabbrände und Schlacken zum Verhütten) und Schwefelkies mit dem 15. September d. J. eingeführte Frachtberechnung für das Ladegewicht der gestellten Wagen, sofern nicht die Berechnung für das wirkliche Gewicht nach den Bestimmungen und zu den Sätzen des Spezialtarifs III eine niedrigere Fracht ergibt, wird mit Gültigkeit vom 15. Oktober d. J. ab auch in dem Verkehr zwischen Stationen des diesseitigen Bezirks einerseits und Stationen der Hessischen Ludwigsbahn andererseits eingeführt. (1740)

Frankfurt a/M., den 29. August 1891.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif Elberfeld-Erfurt und anschliessende Privateisenbahnen. Am 1. September d. J. tritt der VIII. Nachtrag zum Gütertarif Elberfeld-Erfurt und anschliessende Privateisenbahnen in Kraft.

Derselbe enthält eine neue Bestimmung über die Anwendung des Ausnahmetarifs 2 für Schwefelkies, Ergänzungen des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 8 für bestimmte Stückgüter, einen

neuen Ausnahmetarif für Getreide und Mühlenfabrikate, sowie Berichtigungen.

Im Verkehr mit der Werrabahn findet der letzterwähnte Ausnahmetarif vorläufig noch keine Anwendung.

Elberfeld, den 26. August 1891. (1741)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Vieh- usw. Verkehr. Vom 1. September d. J. ab findet eine direkte Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (links- und rechtsrheinisch) und Elberfeld einerseits und Station Barneveld der Holländischen Eisenbahn andererseits statt.

Das Nähere ist bei den Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren.

Elberfeld, den 24. August 1891. (1742)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Französischer, Rheinisch-Französischer (Rheinisch-Köln-Minden-Belgisch-Französischer) und Bergisch-Märkisch-Belgisch-Französischer Güterverkehr. Am 1. September d. J. tritt im Deutsch-Französischen Gütertarife vom 1. Januar 1883, im Rheinisch-Französischen (Rheinisch-Köln-Minden-Belgisch-Französischen) Gütertarife vom 1. Februar 1880 und im Bergisch-Märkisch-Belgisch-Französischen Gütertarife vom 1. Februar 1880 eine Aenderung des Artikels 22 über den Geldwerth der Haftung für im Transit durch Belgien gänzlich oder theilweise in Verlust gerathene Güter in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen alle betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Köln, den 26. August 1891. (1743)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Am 1. September 1891 tritt im Lokalverkehr der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburgbahn ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide uud Mühlenfabrikaten in Kraft.

Strassburg, den 25. August 1891. (1744)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mit Gültigkeit vom 29./17. August cr. tritt zum Spezial-Exporttarif für die Beförderung von Getreide usw. von Stationen der Russischen Südwestbahnen nach Danzig und Neufahrwasser der Nachtrag II in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages, welcher Frachtsätze von Stationen der Strecke Christinowka-Schpola enthält, sind bei den genannten Deutschen Güter-Abfertigungsstellen, sowie bei der unterzeichneten Verwaltung zu haben.

Die Direktion (J1745)
der Marienburg-Mlawkaer-Eisenbahn.

Deutsch - Belgischer Güterverkehr. Am 1. September d. J. treten zum Deutsch-Belgischen Gütertarif vom 1. August d. J. die Nachträge I zu den Heften Theil II, 1 und 2 in Kraft.

Dieselben enthalten ausser der Aufnahme der Station Melsungen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt in den Tarif auch einige Ergänzungen und Berichtigungen.

Soweit durch letztere Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Oktober d. J. in Kraft.

Köln, den 28. August 1891. (1746)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Ostpreussische Südbahn-Gesellschaft. Die Frachtsätze für die Beförderung von Getreide usw. von den Stationen Charkow und Merefa der Kursk-Charkow-Asow Bahn über Woroschba-Kiew-Grajewo nach Pillau und Memel ermässigen sich von sogleich nach Pillau um 13 Kop. bezw. 12 Kop., nach Memel um je 24 Kop. für den Wagen mit 10000 kg. Ferner erhöhen sich die Frachtsätze für Getreide usw. von Station Bachmatsch der Libau-Romny Bahn über Kiew-Grajewo und Gomel-Grajewo nach Pillau und Memel vom 8. Oktober d. J. auf 136,98 R. bezw. 141,08 R. zuzüglich je 7,76 R. Nebengebühren für den Wagen mit 10000 kg.

Direktion. (1747H&V)

Güterverkehr mit Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen im Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutschen Verbande. Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. wird die Station Bommern des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld in den Ausnahmetarif Nr. 7 für Eisenerze usw. mit den um 0,03 ℳ für 100 kg erhöhten Sätzen der Station Hagen Rh. aufgenommen.

Köln, den 30. August 1891. (1748)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Vom 1. k. Mts. ab wird eine direkte Güterabfertigung zwischen Allach und sämmtlichen, im Tarifheft Nr. 1 aufgenommenen nördlichen Stationen des Hannover-Bayerischen Verbandes eingerichtet. Die im bezeichneten Tarifheft für Ingolstadt (Centralbahnhof) nachgewiesenen Entfernungen, zuzüglich 71 km für Ingolstadt C. B. bis Allach, sind der Frachtberechnung zu Grunde zu legen.

Hannover, den 29. August 1891. (1749)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

(Forts. des Güterverkehrs auf S. IV.)

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Für eine grössere unter deutscher Leitung stehende amerikanische Eisenbahn werden zu engagiren gesucht:

2 erfahrene Eisenbahn-Bau-Ingenieure,
1 Bahnmeister,
einige geübte Oberbauleger,
1 mit dem Eisenbahnbetriebe vertrauter Betriebscontrolleur.

Meldungen unter Beifügung eines kurz gefassten Lebenslaufes mit Zeugnissen unter V. 100 an Rudolf Mosse, Dortmund.

Fahrkarten-Loch- u. Stempel-Zange mit losen Typen bzw. Typenrädchen f. d. Datum. D. R.-PATENT. — Unübertroffene Construction — Coupiren ohne vorherige Abstempelung unmöglich.
Gandenberger'sche Maschinenfabrik Georg Goebel in Darmstadt.
Specialität: Fahrkartenmaschinen und Apparate.

Decimalwaagen und Gewichte, Fenstervorsetzer und Kiessiebe von Winkeleisen mit Drahtgeflecht oder Gewebe, **Gepäckkarren. Güterbodenkarren, Erdkarren, Vieh - Laderampen, Oberbau-Geräthe, Winden, Hammer- und Hackenstiele** aus Hickoryholz, **Fackellampen, Harzfackeln, Pechkränze, Krahn-, Anker-, Schiffs- und Holzwagenketten** etc. etc.
Theodor Keseling, Düsseldorf.

Für Eisenbahnwerkstätten.
August Kirsch & Co.
Präcisions-Messwerkzeug-Fabrik
Damm-Aschaffenburg, Bayern.
Specialität:
Winkel, Lineale, Richtplatten, Maassstäbe, Caliber, Lehren in beliebigen Grössen und andere Messwerkzeuge in genauester, vorzüglichster Ausführung.
Alleinfabrication und Verkauf von Ditzel's Lehre für Eisenbahn-Achsen D. R.-P. 51013 prämiirt vom Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten von Preussen.
Unentbehrliches Mess-Instrument beim Beziehen von Achsen mit Radreifen, Aus- und Abdrehen derselben, sowie bei Revision fertiger Achsen. Illustr. Preis-Liste gratis und franco.

Amtliche Bekanntmachungen.

Güterverkehr (Forts.).

Mit dem 1. September d. J. gelangt im Norddeutschen und im Niederdeutschen Verbande — ausschliesslich des Verkehrs mit den Stationen der Arnstadt - Ichtershausener, Ilmenau - Grossbreitenbacher, Ruhlaer und Weimar-Berka - Blankenhainer Eisenbahn — ein allgemeiner Ausnahmetarif für

1. Getreide aller Art, als Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Mais (Kukuruz), Hirse und Buchweizen, ferner Hülsenfrüchte (auch geschälte),
2. Mühlenfabrikate (Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten, auch Braunmehl, Spelz und Griesmehl, Gerstenmehl, Maismehl, Graupen, Grütze, Gries, gerollte Gerste, geschrotenes Getreide und Futtermehl)

zur Einführung, durch welchen für Entfernungen von mehr als 200 km gegenüber den bisherigen normalen Sätzen Ermässigungen eintreten.

Auf Entfernungen unter 200 km bleiben die normalen Sätze in Kraft

Nähere Auskunft über die Sätze geben die betheiligten Dienststellen.

Hannover, den 31. August 1891. (1750)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der Verbandsverwaltungen.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Einführung je eines Nachtrages II zum Lokal-Gütertarife Theil II, Heft 1 und 2. Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. gelangt zum Lokal-Gütertarife Theil II der K. K. Oesterr. Staatsbahnen Heft 1 und 2 je ein Nachtrag II zur Einführung.

Nachtrag II zu Heft 1 enthält den Tarif und Kilometerzeiger für die neu zu eröffnende Lokalbahn Eisenerz - Vordernberg, mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung dieser Lokalbahn.

Ausserdem enthält dieser Nachtrag noch Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes.

Nachtrag II zu Heft 2 enthält Einbeziehung der Strecke Lawoczne - Landesgrenze und der Haltestelle Zegiestów (Bad) in den Tarif, ferner Aenderungen der Tarifbestimmungen rücksichtlich der Strecke Stryj - Lawoczne, dann Eliminirung von Frachtsätzen für den Verkehr zwischen Luzan einerseits, sowie Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers.

Wien, am 16. August 1891. (1751)
Die K. K. Generaldirektion.

---

3. Verdingungen.

K. Württembergische Staatseisenbahnen. Die Lieferung von 2000 Stück 6,0 m langen Flussstahlschienen älteren Profils ist zu vergeben. Die Lieferungsbedingungen liegen bei unserem bautechnischen Büreau zur Einsicht auf und können von diesem bezogen werden.

Angebote wollen bis Montag, den 14. September d. J., schriftlich, versiegelt und mit der Aufschrift „Schienenlieferung“ versehen bei unserem Sekretariat eingereicht werden.

Stuttgart, den 28. August 1891. (1752)
K. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

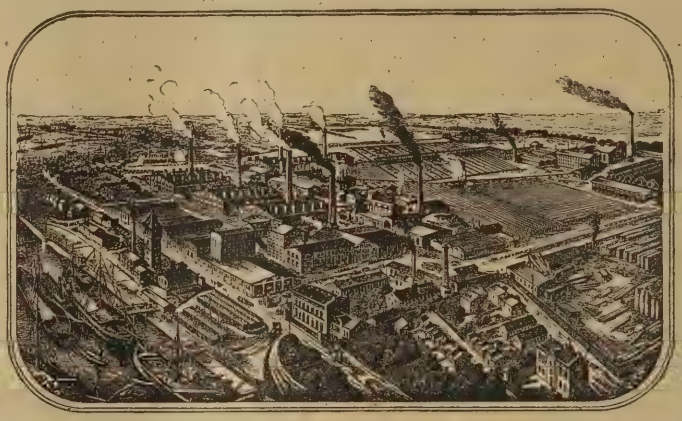
Goldene Staats-Medaille.

Die Portland-Cement-Fabrik
Dyckerhoff & Söhne
in Amöneburg bei Biebrich am Rhein
liefert ihr bewährtes vorzügliches Fabrikat unter Bürgschaft für höchste Festigkeit und Zuverlässigkeit.
Productionsfähigkeit der Fabrik: 500000 Fässer pro Jahr.
Niederlagen an allen bedeutenderen Plätzen.

Düsseldorf 1880.

Medaille Breslau 1869

Goldene Medaille höchste Auszeichnung im Internationalen Wettstreit Arnheim (Holland) 1879.



Verdienst-Medaille Wien 1873.

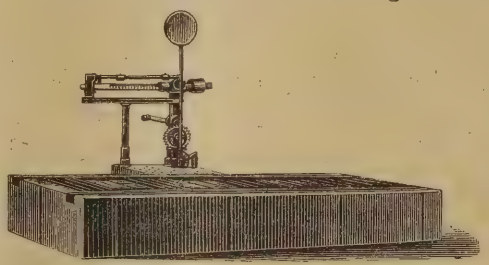
Goldene Medaille Offenbach a/M. 1879.

Diplom A: Erster Preis für ausgezeichnete Leistung Kassel 1870.

Carl Schenck, Eisengiesserei & Waagenfabrik, Darmstadt
Waggonwaagen mit und ohne Geleisunterbrechung
592 Stück in 8 Jahren geliefert.

Fundament in Stein und Eisen.

Belag in Holz, Riffelblech oder Gusseisen.

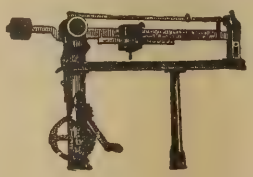


Signalscheibe einfach oder mit Sicherheitsvorrichtung.

Entlastung bei Waggonwaagen ohne Geleisunterbrechung mit 15 Umdrehungen.

Bei Waggonwaagen mit Geleisunterbrechung mit 6 Umdrehungen der Kurbel

eventuell mit hydraulischer oder electrischer Hebung der Brücke.



Auswiegung durch Laufgewicht, meistens verbunden mit **Schenck's Registrirapparat.** Verbreitet in ca. 2500 Exemplaren.

Cornelius Heyl in Worms

Z	T	H	Z	K		
					B	WN.
					T	WJ.
					N	D.
						G. d
						Schenck's
						Registrirapp

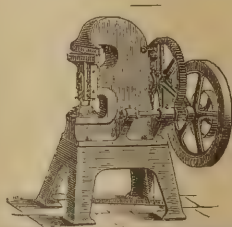
Prospecte gratis und franco.
Im Uebrigen liefere ich Waagen jeder Art und Grösse.

Kgl. Pr. silberne Staatsmedaille.

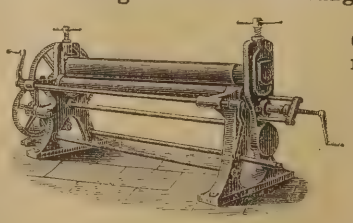
Erdmann Kircheis, Aue i. S.
Maschinenfabrik und **Eisengiesserei.**
Specialität: Maschinen, Werkzeuge, Stanzen etc. zur **Blech-** und **Metallbearbeitung.**
Grösstes Etablissement in dieser Branche.
32mal höchst prämiirt auf allen beschickten Ausstellungen. Diverse Staatsmedaillen, Ehrenpreise, Ehrendiplome und sonstige hohe Auszeichnungen.

Kgl. Pr. goldene Staatsmedaille.

Mehrere Patente im In- und Ausland!

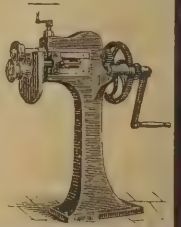


Illustr. Preiscour. gratis und franco.



Garantie für bestes Material u. beste Ausführung!

Jahresproduction 7000 Maschinen.



Gegründet E. K. 1861.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 69.

Zeitung des Vereins

1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 28 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 800 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 5. September 1891.

Inhalt:

Beabsichtigte Aenderung einer wichtigen Bestimmung im Vereins - Wagen - Uebereinkommen.
Vereins-Mittheilungen:
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Vorschlag zur Beseitigung von Eisenbahnunfällen.
Berichterstattung über den Gang der Normaluhren.
Anwendung der Stunden-Zonenzeit im Telegraphenverkehr.
Einheitliche Formulare für die Schleppbahnverträge.
Einstellung des Schleppbahnverkehres im Mobilisirungs- und Kriegsfall.
Vorlage von Wochen - Wagenbedarfsausweisen.
Unzulässigkeit des sogenannten „Englisch Verschieben."
Eisenb.-Beamte als Geschworene.
Ertheilung von Vorkonzessionen in Oesterreich.
Lokalbahn von Wels über Kremsmünster nach Unterrohr.
Ausbau der Salzburger Lokalb.
Elektr. Eisenb. Wien - Budapest.
Zugverspätungen auf den Oesterr. Eisenbahnen im Juli d. J.
Unregelmässige Einreihung der Personenwagen in die gemischten Züge.
Die Disziplinargewalt der Eisenbahndirektionen (Rechtsfall).
Neuer Petroleumtarif der Oesterr. Staatsbahnen.
Ausfuhrtarif für Oesterr. Glaswaaren.
Ein Refaktienstreit.
Kaschau-Oderberger Eisenbahn: Geschäftsbericht für 1890.
Generalversammlung der Lokalb. des Bacs-Bodroger Komitates.
Börsenbericht.
Aus Holland, Belgien und Luxemburg.
Holland:
Ermässigung d. Personentarife.
Konzessionsertheilung.
Strassenbahnen im Haag.
Personalnachrichten.
Belgien:
Gent - Terneuzener Eisenbahn.
Luxemburg:
Wilhelm-Luxemburg-Eisenb.
Aus Frankreich:
Betriebseröffnungen.
Gemeinnützigkeitserklärungen.
Konzessionsübertragungen.
Lokalbahn-Steuerzuschläge.
Betriebsergebnisse der Westbahn in 1890.
Betriebsergebnisse der Ostbahn in 1890.
Heizung der Personenzüge.
Aus Afrika:
Deutsch-Ostafrika.
Südafrikan. Republik (Transvaal).
Aegypten. Tunesien.
Senegambien.
Aus Südamerika:
Brasilien.
Urtheile des Reichsgerichts:
Erkenntniss vom 27./11. 1890.
Erkenntniss vom 1/4. 1891.
Bücherschau und Kartenwerke:
J. Neumann, E. Freystadt, Jahrbuch der Berliner Börse 1891-92.
Dr. Koch's Uebersichtskarte der Eisenbahnen u. Eisenbahn-Abstossstationen Mitteleuropas.
Dr. Koch's Ortsverzeichniss.
Verschiedenes:
Luxemburg: Das Nationallied: „Der Feierwôn."
Der Amerikanische Eisenbahn-Zahlmeister.
Personalnachrichten:
Bayerische Staatsbahnen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Berichtigungen.
2. Güterverkehr.
3. Personen- und Gepäckverkehr.
4. Lieferfristen.
5. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Beabsichtigte Aenderung einer wichtigen Bestimmung im Vereins-Wagenübereinkommen.

In den Verhandlungen des „Technischen Ausschusses" zu Rüdesheim (25./26. Juni d. J. — Protokoll Nr. 47) zu Punkt 6 der Tagesordnung ist u. a. als wünschenswerth erachtet worden, die in § 6[2] der Anlage I zum Wagenübereinkommen vorgeschriebenen Grenzmaasse der waagerechten Bufferentfernung mit den bezüglichen bindenden Bestimmungen der technischen Vereinbarungen (§ 80[1]) in Uebereinstimmung zu bringen. Der Umstand, dass das Uebereinkommen künftig nur für Wagen der Vereinsbahnen Geltung haben wird — nachdem für die Uebernahme fremder Fahrzeuge die Festsetzung besonderer Vorschriften beschlossen ist — soll die geplante Gleichstellung rechtfertigen.

Auf Ersuchen des Ausschusses hat die geschäftsführende Verwaltung mit Rundschreiben vom 22. Juli d. J. Nr. 2480 vergl. Nr. 57 S. 560 d. Ztg. unter „Mittheilung über Vereinsangelegenheiten") die Vereinsmitglieder veranlasst, zu dieser Frage Stellung zu nehmen.

Bei der anscheinend unterschätzten Tragweite der vorgeschlagenen Neuerung erscheint es zweifelhaft, ob das im allgemeinen durchaus zu billigende Streben nach Einheitlichkeit sich hier auf richtiger Fährte befindet. Die in Aussicht genommene Neufassung der fraglichen Bestimmung des Uebereinkommens ändert unter Beibehaltung des bisherigen Wortlautes —

„Die waagerechte Entfernung der Buffer, gemessen von Mitte zu Mitte Bufferscheibe, muss mindestens 1 725 mm und darf höchstens 1 775 mm betragen"

— entsprechend dem § 80 der Vereinbarungen nur die bestehenden Grenzwerthe 1 725 und 1 775 in 1 740 und 1 760 mm, beschränkt sonach den bisher als angemessen und zulässig erkannten Spielraum von 50 auf 20 mm.

Es mag dahingestellt bleiben, inwieweit die in dieser Weise abgeänderte Vorschrift mit der korrespondirenden Bestimmung der technischen Vereinbarungen im Einklange steht, bezw. ob der fortbestehende Mangel einer genauen wörtlichen Deckung beider Satzungen eine verschiedenartige Auslegung derselben rechtfertigen möchte — die drohende Beschränkung der in dauernder Anwendung erprobten Norm des Uebereinkommens erscheint mit den Bedürfnissen eines stetigen Betriebes im Grenzverkehr unvereinbar.

Nach wie vor wird ausschliesslich nach dieser Bestimmung, an welcher die zuständigen Bediensteten der Uebergangsstationen nichts zu deuteln haben, die Uebergangsfähigkeit der Fahrzeuge mit ungenauer Bufferentfernung beurtheilt und entschieden werden. Unter den Artikeln der technischen Vereinbarungen versteckt konnte und kann die nur mit 20 mm Toleranz ausgestattete bindende Vorschrift nennenswerthe Belästigungen nicht zeitigen, weil sie der ausübenden Betriebsinstanz

in diesem Gewande nicht geläufig wird. Im Uebereinkommen würde die vorgesehene Verschärfung dagegen eine zweischneidige Waffe schaffen, deren Gebrauch unübersehbare Verwickelungen, Weitläufigkeiten, Störungen und Kosten befürchten lässt, da die Wagen wegen ungenauer Bufferentfernung auf den Uebergangsstationen täglich zu Dutzenden zurückzuweisen sein würden. Diese Wirkung könnte, wie aus der Durchschnittsbeschaffenheit der in den Zügen laufenden Güterwagen gefolgert werden muss, selbst auf solchen Stationen nicht ausbleiben, welche bei Durchführung der Neuerung mit Schonung und Milde vorgehen sollten. Dieses Zukunftsbild unausbleiblicher Schwierigkeiten im Uebergangsverkehr tritt in deutlichen Linien jedermann entgegen, der sich — durch mühelose, flüchtige Messungen an den Wagen eines längeren Zuges — überzeugen will, dass der in der Ebene der Stossflächen gemessene Abstand der Bufferachsen bei einem sehr erheblichen Bruchtheil der Betriebswagen nicht innerhalb der durch die Ziffern 1 740 und 1 760 gezogenen engen Grenzen bleibt, obschon das normale Maass von 1 750 mm an der Befestigungsstelle der Buffer fast überall genau innegehalten ist. Der neuen unbilligen Anforderung gegenüber muss hiernach der in den bisherigen Grenzwerthen 1 725 und 1 775 zum Ausdruck kommende Genauigkeitsgrad auch künftig als äusserstes Zugeständniss angesehen werden.

Wenn man durch die strengere Fassung der Vorschrift im Wege der gegenseitigen Zwangserziehung eine sorgfältigere Instandhaltung der Stossvorrichtungen etwa dergestalt erzielen zu können glaubt, dass nach Verlauf einer gewissen Uebergangszeit die gewünschte Genauigkeit des Sitzes eintritt und alle Schwierigkeiten von selbst entfallen, so darf demgegenüber behauptet werden, dass unter den bestehenden Betriebsbedingungen eine Vervollkommnung des Zustandes der jetzt üblichen Bufferanordnungen in dem vorgesehenen Grade unerreichbar ist.

Beiläufig möge noch hervorgehoben werden, dass die bisherige, für die Zwecke des Uebereinkommens glücklich gewählte Fassung der Vorschrift mit der im Neuerungsvorschlage enthaltenen Tendenz gesteigerter Strenge in Widerspruch steht. Die zum Vortheil der Einfachheit zugelassene Messung des Abstandes von Mitte zu Mitte Buffer hat keine Berechtigung mehr, wenn es sich um Feststellung von Abweichungen bis zu 10 mm handelt. Das bequeme Messungsverfahren bietet bei der verlangten Genauigkeit keine Bürgschaft für den richtigen Sitz der Buffer. Der Abstand der Scheibenmitten eines Bufferpaares kann unter Umständen innerhalb der vorgeschlagenen Grenzen von 1 740 und 1 760 mm bleiben, während bei jedem einzelnen Buffer gleichzeitig eine unzulässige Ungenauigkeit des Sitzes vorhanden sein kann, ein Fall, welcher bei schief gedrückten Buffern mit Abweichungen in gleicher Richtung nicht selten vorkommen mag. Andererseits müsste einem Wagen, dessen Bufferachsen in entgegengesetzter Divergenz mässige und statthafte Abweichungen von der Wagenmitte zeigen, die Uebergangsfähigkeit abgesprochen werden, wenn die Summe der beiden Fehler das Maass von 10 mm überschreitet. Bei gleicher Grösse der Fehler würden in diesem Falle sonach schon Abweichungen von je 6 mm genügen, um einen Wagen vom Uebergange auszuschliessen.

Wenn die vom technischen Ausschuss gegebene Anregung zur Verwirklichung des in Rede stehenden Vorschlages führen sollte, so liegt die Befürchtung nahe, dass der Schritt über kurz oder lang wieder zurückgethan werden muss. Ueberdies wird man schon bei oberflächlicher Prüfung der Bedürfnissfrage ohne weiteres zu dem Ergebniss kommen, dass die durch Einengung der Toleranzgrenzen beabsichtigte Verschärfung der Vorschrift mit Betriebs- oder Sicherheitsrücksichten keine Berührungspunkte hat. Gewähren doch die für fremde Wagen bestehenden Bestimmungen („Technische Einheit“ § 12) einen angemessenen Spielraum, bei dessen Festsetzung nicht blos auf die Verschiedenheit der Grundmaasse zahlreicher Wagentypen, sondern auch auf die durch den Betrieb bedingten Abweichungen gerücksichtigt werden musste.

Für ein Vorgehen, welches in übertriebener Selbstlosigkeit sich darin kennzeichnet, dass die Vereinsbahnen im inneren Verkehr sich gegenseitig strenger behandeln wollen als fremde Verwaltungen, liegen sonach keineswegs zwingende Gründe vor. Wenn das Interesse an einer gleichartigen Gestaltung der fraglichen Satzungen in den Vereinbarungen und im Uebereinkommen wirklich so dringlich geworden sein sollte, dass die beiden Paragraphen im Zwangswege zum reinsten harmonischen Ausklingen gebracht werden müssen, so bringe man dem Götzen der ausgleichenden Schablone das nicht schwerwiegende Opfer einer liberaleren Fassung des § 80 der Vereinbarungen. —nn.

Wie wir in Erfahrung bringen, werden die inzwischen erfolgten Aeusserungen der Vereinsverwaltungen über die angeregte Frage bereits in den nächsten Tagen dem „Technischen Ausschusse“ von der geschäftsführenden Verwaltung mitgetheilt werden. Ueber das Resultat der Umfrage werden wir sodann in unserer Zeitung eine Mittheilung bringen. Die Redaktion.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2892 vom 25. v. Mts. an sämmtliche Herren Mitglieder des Preisausschusses, betreffend die eingegangenen Bewerbungen um einen der für den Zeitabschnitt vom 16. Juli 1883 bis 15. Juli 1891 vom Verein ausgeschriebenen Preise (abgesandt am 3. d. Mts.).

Nr. 2957 vom 31. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des technischen Ausschusses, betreffend Vereins-Lenkachsen (abgesandt am 2. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Vorschlag zur Beseitigung von Eisenbahnunfällen.

Ein Fachblatt macht zur Erhöhung der Betriebssicherheit den Vorschlag, einen Theil des Betriebspersonals, namentlich die Verkehrsbeamten auf den Stationen und die Weichenwärter daselbst, dann das Maschinen- und Zugbegleitungspersonal der Lokalzüge an Sonn- und Feiertagen in den späteren Nachmittagsstunden abzulösen und durch ein vollkommen ausgeruhtes, durchaus frisches Personal zu ersetzen, während bei der jetzigen Gepflogenheit, wo bestenfalls die bereits durch vielstündigen Dienst Ermüdeten durch einige neue Kräfte vermehrt und theilweise entlastet werden, die gegen den Schluss des Tages wachsende Intensität des Verkehrs mit der ebenso steigenden Erschöpfung der den Verkehr Bewältigenden Hand in Hand geht. Es wäre wünschenswerth, wenn dieser Vorschlag den Bahnverwaltungen von der Generalinspektion zur Einführung empfohlen würde. — Von dieser Behörde sind in den letzten Tagen so viele Anordnungen erlassen worden, dass wir einen Theil davon dem nächsten Bericht vorbehalten müssen.

Berichterstattung über den Gang der Normaluhren.

Die Handels- und Gewerbekammer in Wien hat in einer an das Handelsministerium gerichteten Eingabe unter Hinweis auf die Klagen über den ungleichmässigen und nicht kontrolirten Gang zahlreicher öffentlicher Uhren Wiens speziell betont, dass insbesondere Klagen in der Richtung zum Ausdruck kamen, dass Unterschiede zwischen der Zeitangabe der Bahnhofsuhren mit der eigentlichen Bahnzeit Anlass zu Versäumnissen geben, welche nur zu leicht die Quelle bedeutender, ja unwiederbringlicher Verluste an Zeit und Geld bilden können.

Hiervon hat nun die Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen die Verwaltungen der in Wien einmündenden Bahnen mit der Einladung in Kenntniss gesetzt, über die hinsichtlich des Ganges der Normaluhren und der Ursachen der etwa vorgekommenen Uhrdifferenzen in den Wiener Bahnhöfen gemachten Wahrnehmungen ehestens zu berichten.

Anwendung der Stunden-Zonenzeit im Telegraphenverkehr.

Nachdem mit 1. Oktober d. J., d. i. mit Beginn der diesjährigen Winter-Fahrordnung, auf allen Eisenbahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie die Stunden-Zonenzeit eingeführt wird, so hat laut Verfügung des Handelsministeriums die neue Eisenbahnzeit auch im Telegraphenverkehr für die Staats- und Privattelegramme bei den Eisenbahn-Telegraphenstationen zur Anwendung zu gelangen. Der Unterschied zwischen Ortszeit und Stunden-Zonenzeit soll bei allen Telegraphenämtern in augenfälliger Weise für das Publikum ersichtlich gemacht werden.

Einheitliche Formulare für die Schleppbahnverträge.

Die Prüfung der zur Genehmigung der Generalinspektion vorgelegten Verträge über die Herstellung und Benutzung von Industriegeleisen und Schleppbahnen gestaltet sich in der Regel sehr zeitraubend, weil die häufig sehr umfangreichen Vertragsbestimmungen Punkt für Punkt erwogen werden müssen. Die genannte Behörde macht nun in einem Erlasse die Bahnverwaltungen darauf aufmerksam, dass in jedem solchen Vertrage gewisse grundlegende Bestimmungen (allgemeine Bedingnisse) unverändert wiederkehren und die abweichenden, durch den besonderen Fall bedingten Vereinbarungen nur einige wenige Punkte betreffen. Es wäre daher im allseitigen Interesse äusserst wünschenswerth, dass die Schleppbahnverträge so abgefasst würden, dass sie einen Ueberblick darüber ermöglichen, welche als „allgemeine Bedingnisse" und welche als „besondere Bestimmungen" für den vorliegenden Fall zu gelten haben. Hierfür wird sich entweder das von der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen mit sehr gutem Erfolge derzeit bereits in mehr als 300 Fällen verwendete und den Privatbahnen zur Einsicht mitgetheilte Formular, oder aber die Einrichtung empfehlen, dass die besonderen Bestimmungen von den allgemeinen Bedingnissen in der Weise getrennt werden, dass die ersteren das eigentliche Uebereinkommen oder den Vertrag zu bilden hätten, während die durch Druck oder Autographie vervielfältigten „allgemeinen Bedingnisse" der Vertragsurkunde beizuheften wären.

Einstellung des Schleppbahnverkehres im Mobilisirungs- und Kriegsfall.

Gelegentlich des voranstehenden Erlasses hat die K. K. Generalinspektion die Frage einer solchen Verkehrseinstellung mit dem Bemerken berührt, dass zwar schon bei Ertheilung der Bauerlaubniss in der Regel ein diesbezüglicher Vorbehalt gemacht wird, es aber doch auch im Interesse der Bahnverwaltungen liegt, den von den Eigenthümern der Schleppbahnen eventuell gestellten Ansprüchen von vornherein zu begegnen. Es wird daher vorgeschlagen, unter die „allgemeinen Bedingnisse" folgende Fassung aufzunehmen: „Im Kriegs- oder Mobilisirungsfalle ist der Betrieb der Schleppbahn auf Verlangen der Heeresverwaltung unweigerlich und ohne Verzug einzustellen. Weder in diesen, noch in anderen durch höhere Gewalt herbeigeführten Fällen der Betriebseinstellung ist der Inhaber der Schleppbahn oder dessen Rechtsnachfolger berechtigt, daraus abzuleitende Ansprüche auf Schadenersatz oder wegen Nutzentgang zu stellen."

Vorlage von Wochen-Wagenbedarfsausweisen.

Zu einer solchen Vorlage werden, wie alljährlich, für die Zeit des stärkeren Verkehrs (u. zw. vom 6. August d. J. bis Ende Februar 1892) die Bahnverwaltungen von der K. K. Generalinspektion aufgefordert. Hierfür ist das schon früher vorgeschriebene Formular zu verwenden. Zur Beseitigung eines Zweifels bezüglich der Rubriken: „gedeckt durch" und „Abgang" wird bemerkt, dass diese Rubriken auf die thatsächlichen Verhältnisse der einzelnen Tage bei den Ladestellen sich beziehen und es nicht angeht, dirigirte, jedoch noch im Laufe befindliche Wagen in dem Falle als Deckung des Bedarfes in Rechnung zu ziehen, wenn diese Wagen nicht zu einer solchen Zeit in der Bestimmungsstation eintreffen, um noch am selben Tage von den Parteien beladen werden zu können.

Unzulässigkeit des sogen. „Englisch Verschieben."

Die K. K. Generalinspektion hat bei der Prüfung der Ursachen vorgekommener Eisenbahnunfälle wahrgenommen, dass in einzelnen Stationen eine Verschiebungsart Anwendung findet, welche darin besteht, dass die von der Lokomotive gezogenen Wagen während des Fahrens ausgekoppelt und dass sodann die sich in gleicher Fahrtrichtung fortbewegende Lokomotive und die Wagen auf verschiedene Geleise eingelassen werden. Dieses sogen. „Englisch Verschieben" wird wegen seiner zweifellosen Gefährlichkeit mit der Anordnung streng untersagt, dass die Bahnverwaltungen die diesbezüglichen Bestimmungen der Instruktionen über den Verschubsdienst in entsprechender Weise zu ergänzen haben und dass über den Vollzug dieser Anordnung an die genannte Behörde zu berichten ist.

Eisenbahnbeamte als Geschworene.

Die K. K. Generalinspektion hat die Bahnverwaltungen aufgefordert, baldigst ein Verzeichniss derjenigen Beamten vorzulegen, welche gesetzlich zum Geschworenendienst berufen werden können. Nach dem Oesterreichischen Gesetze vom 23. Mai 1873 sind die beim Eisenbahnbetriebe Beschäftigten vom Geschworenenamte befreit. Ferner können die mit der Ueberwachung und Oberleitung des Verkehrs-, Zugförderungs- oder Bahnerhaltungsdienstes betrauten Centraldirektoren, Betriebsdirektoren, Generalinspektoren, Generalsekretäre usw. und deren Stellvertreter vom Geschworenendienste befreit werden. Sollten Dienstrücksichten die gleiche Befreiung eines oder des anderen an leitender Stelle befindlichen Beamten, welcher keinen Stellvertreter hat, dringend erheischen, so ist der bezügliche Befreiungsantrag gehörig zu begründen.

Ertheilung von Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt und zwar: a) dem Bürgermeister Franz Lange in Aussig und Genossen für eine Lokalbahn von Aussig bezw. Türmitz bis zur Böhmisch-Sächsischen Landesgrenze zum Anschlusse an die Sächsische Lokalbahn Pirna-Berggiesshübel auf die Dauer von 6 Monaten und b) dem Steiermärkischen Landesausschusse für eine normalspurige Lokalbahn von einem geeigneten Punkte der Südbahn zwischen Wobau und St. Georgen an die Kroatische Grenze bei Krapina auf die Dauer eines Jahres.

Lokalbahn von Wels über Kremsmünster nach Unterrohr.

Der Lokalbahngesellschaft Wels-Aschach als Konzessionswerberin ist ein Erlass des Handelsministeriums zugekommen, wonach gegen die projektirte Trassenführung der normalspurigen Lokalbahn von Wels über Kremsmünster nach Unterrohr zum Anschlusse an die Kremsthalbahn daselbst prinzipiell kein Anstand besteht und das Ministerium sich bereit erklärt, wegen Feststellung der Bedingungen für die Erwirkung der Konzession mit der Gesellschaft in Verhandlung zu treten. Die Lokalbahn Wels-Aschach beabsichtigt, unverzüglich die Grundeinlösung vorzubereiten, um womöglich noch in diesem Jahre mit dem Baue zu beginnen. Das Baukapital ist bereits gesichert.

Ausbau der Salzburger Lokalbahn.

Dieser Ausbau, durch Anlegung einer Seilbahn auf den Hohensalzberg, Herstellung einer Verbindung mit Parsch und Herstellung eines lokalen Tramwaynetzes ist nun der Verwirklichung näher gerückt, indem ein diesfälliger Ausgleich mit der Gemeinde bevorsteht.

Elektrische Eisenbahn Wien-Budapest.

Im verflossenen Jahre hatte die Budapester Fabrikfirma Ganz & Co. ein Projekt hiertür der Ungarischen Regierung vorgelegt, welches von derselben, wahrscheinlich wegen dessen Undurchführbarkeit, abgelehnt wurde. Nun sind in der Eisenbahnhalle der Frankfurter elektrischen Ausstellung die Pläne für das Projekt einer elektrischen Vollbahn zwischen Wien und Budapest angebracht, welche eine genaue Anschauung der geplanten Einrichtungen geben. Karten und Profile orientiren über den Lauf und die Steigungsverhältnisse der in Aussicht genommenen Linie, sowie über die Lage der Haupt- und Unterstationen für die Stromlieferung. Für die ganze 240 km lange Strecke sind nur 2 Centralstationen, dagegen über 100 Unterstationen vorgesehen; Zwischenhaltstellen sollen nur 3 oder 4 sein. Die Wagen haben nach den Zeichnungen eine Länge von 40 m und fassen 48 Personen; sie ruhen auf 4 zweiachsigen Drehgestellen und besitzen an jedem Ende 2 grosse Elektromotoren, welchen der Strom durch je 2 auf den Zuleitungsschienen laufende Kontakträder zugeführt wird. Da eine ausserordentlich grosse Geschwindigkeit (200 km in der Stunde) in Aussicht genommen ist, haben die Wagenenden, um den Luftwiderstand zu verringern, eine den Schiffsschnäbeln ähnlich zugespitzte Form; sie sollen den Weg zwischen den beiden Hauptstädten, jener Geschwindigkeit entsprechend, in 75 Minuten zurücklegen und sich in viertelstündigen Intervallen folgen. (Diese ans märchenhafte grenzenden Leistungen machen es erklärlich, dass gegen die Konzessionsertheilung Bedenken erhoben wurden. Doch was ist heutzutage der Technik unmöglich?)

Zugverspätungen auf den Oesterreichischen Eisenbahnen im Monat Juli d. J.

In jenem Monat kamen in den Endstationen folgende Verspätungen vor und zwar: bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten 366, bei den Personenzügen über 20 Minuten 559, bei den gemischten Zügen über 30 Minuten 103, im ganzen 1 028. Von diesen Verspätungen wurden veranlasst durch: Abwarten von Zügen 860, Post- und Polizei-Amtshandlungen 66, Un-

regelmässigkeiten im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr 575, atmosphärische Einflüsse 44, Hindernisse auf der Bahn 65, mangelhaften Zustand der Bahn 68, falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen 5, Schadhaftwerden von Fahrzeugen 27 und aus anderen Gründen 11. Die Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten, betrug 189.

Unregelmässige Einreihung der Personenwagen in die gemischten Züge.

Punkt 66 der „Grundzüge der Vorschriften für den Verkehr auf den Eisenbahnen mit normalem Betriebe" enthält die Vorschrift, dass die zum Personentransporte bestimmten Wagen bei gemischten und Güterzügen mit Personenbeförderung sich womöglich in der zweiten Hälfte des Zuges befinden sollen. Der Südbahn war schon früher gestattet, diejenigen Personenwagen, welche ihre Beheizung von der Lokomotive empfangen, unmittelbar hinter den Sicherheitswagen einreihen zu lassen. Diese Ausnahme wurde nun aus Rücksichten des Verkehres und der Fahrordnung auch für eine Reihe von Strecken unter der Bedingung bewilligt, dass solches nur in Fällen der unabweislichen Nothwendigkeit und nach fallweiser Anzeige platzgreife, und dass auch zeitweise über die diesfälligen Wahrnehmungen an die Generalinspektion berichtet werde.

Die Disziplinargewalt der Eisenbahndirektionen (Rechtsfall).

Ein Beamter der Südbahn war von der Direktion der Gesellschaft strafweise entlassen worden, ohne dass seiner Behauptung nach die in der Eisenbahnbetriebsordnung für eine Beamtenentlassung vorgesehenen Voraussetzungen zugetroffen und ohne dass eine disziplinare Untersuchung platzgegriffen hätte. Die Entlassung des Beamten war erfolgt, weil er, nach Ala versetzt, daselbst nicht eintraf.

Der Beschwerdeführer wandte sich nach Erschöpfung aller möglichen Instanzen an den Verwaltungsgerichtshof.

Der Vertreter des Beschwerdeführers hob hervor, es sei einzig in seiner Art, dass in einem Rechtsstaate ein Beschwerdeführer keine zuständige Behörde für seine Beschwerde finden sollte. Nach der Kaiserlichen Verordnung vom Jahre 1861 sei das Handelsministerium geradezu verpflichtet, die genaue Einhaltung der Eisenbahnbetriebsordnung zu überwachen.

Der Verwaltungsgerichtshof erkannte auf Abweisung der Beschwerde, mit der Begründung, die Eisenbahnbetriebsordnung räume den Direktionen der Privatbahnen eine Disziplinargewalt ein, gegen welche ein Beschwerde- oder Berufungsrecht nicht zulässig sei, selbst dann nicht, wenn die betreffende Strafverfügung in Ueberschreitung der Dienstvorschriften erfolgt sei. (Es müssen besondere Gründe obgewaltet haben, wahrscheinlich die Statuirung eines Exempels, welche die Südbahn und das Handelsministerium bestimmt haben, mit solcher Strenge vorzugehen, bezw. diesen Vorgang zu genehmigen. Nach den Vorschriften aller Bahnen, daher auch der Südbahn, muss einer solchen Bestrafung das Disziplinarverfahren vorangehen, in welchem Kollegen des Betreffenden die Entscheidung treffen.)

Neuer Petroleumtarif der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. tritt der seinerzeit im Staatseisenbahnrathe angekündigte Tarif für Petroleum roh und raffinirt, Mineralöl in Fässern oder in Cisternenwagen in Kraft. Der Tarif ist auf einen Einheitssatz von durchschnittlich 0,10 kr. für 100 kg und 1 km erstellt und beträgt die höchste Ermässigung gegenüber dem Tarife vom 1. Juni 1887 3,3 %. Die nach den Frachtsätzen dieses Ausnahmetarifes beförderten Transporte geniessen in der Aufgabestation Kolomea eine Lagerfreiheit von 4 Tagen, dann eine solche von 14 Tagen in der Abgabestation Wien. Diese Lagerfreiheit bezieht sich jedoch nur auf die in Fässern anlangenden Transporte, bezw. auf die aus den Cisternenwagen abgeschlauchten Sendungen. Als Abschlauchungsfrist werden 2 Tage festgesetzt, nach deren Ablauf ein Standgeld von 20 kr. für die Stunde und den Wagen eingehoben wird.

Ausfuhrtarif für Oesterreichische Glaswaaren.

Die der Oesterreichischen Glasindustrie abträgliche Klassifikation des Artikels Glas auf den Oesterreichischen und Ungarischen Eisenbahnen gegenüber der in Deutschland üblichen hat eine günstige Aenderung erfahren. Es haben nämlich die Oesterreichisch - Ungarischen Eisenbahnverwaltungen beschlossen, der Position 214 der Güterklassifikation (Glaswaaren zum Export) folgende neue Fassung zu geben: „Position 214, Glaswaaren (Hohlglaswaaren) aller Art, wenn zum Exporte aus Oesterreich-Ungarn bestimmt, in beliebiger Verpackung II — A. — B. —". Diese Aenderung wird im nächsten Nachtrage zu dem gemeinsamen Tarife, Theil I, vom 1. September 1887, zur Durchführung gelangen.

Ein Refaktienstreit.

Die Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft hatte mit den Wiener Spediteuren eine Abmachung getroffen, dahingehend, dass den letzteren bei Verfrachtung einer gewissen Menge auf den Ungarischen Linien Frachtnachlässe gewährt werden. Nach der Verstaatlichung derselben hat jedoch diese Gesellschaft diese Abmachung gekündigt. Die Wiener Spediteure haben aber bereits ihren Kunden billigere Tarife mit Rücksicht auf die zu erwartende Refaktie gewährt und erleiden nun erheblichen Schaden. Die Genossenschaft der Wiener Spediteure hat deshalb beschlossen, gegen die Kündigung der Refaktieabmachung Vorstellungen zu erheben, für die bisher verfrachteten Güter die vereinbarte Vergütung zu beanspruchen und im äussersten Falle bei dem Eisenbahn-Schiedsgericht eine Klage gegen die Staatsbahngesellschaft anhängig zu machen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn: Geschäftsbericht für 1890.

Wie wir dem Geschäftsberichte der Gesellschaft entnehmen, sind die Betriebsergebnisse wieder sehr günstig ausgefallen. Der Verkehr steigerte sich in bedeutendem Maasse, in mancher Beziehung sogar rapid, auch die Einnahmen haben sich wieder gehoben, und da die Ausgaben zu den Einnahmen in einem günstigen Verhältnisse blieben, so sind die Ueberschüsse so gross, dass die Staatsgarantie nur bezüglich der Ungarischen Strecke und auch da nur in verhältnissmässig geringem Maasse in Anspruch genommen werden musste.

Die Einnahmen sind um 590 761,10 fl. = 10,7 % gestiegen, weshalb auch die Ueberschüsse sich gegen das Vorjahr um 304 511,70 fl. = 10 % erhöhten. Wird die Gesammtlänge der Bahn in Betracht gezogen, so betragen die Roheinnahmen für das Kilometer Betriebslänge 14 330 fl., während die Ungarische Linie allein genommen eine Einnahme von 11 131 fl., die Oesterreichische Linie aber eine solche von 32 516 fl. für das Kilometer aufweist.

Was die Verkehrsleistungen im Jahre 1890 betrifft, so wurden befördert: 347 Eilzüge, 3 081 Personenzüge, 4 828 Sekundär-Personenzüge, 2 682 gemischte Züge, 13 308 Güter- und Militärzüge, zusammen 24 246 Züge, welche 1 966 209 = 167 923 Zugkm (9,3 %) mehr als im Vorjahre zurücklegten, ohne Einrechnung der durch die Fahrbetriebsmittel der Kaschau-Oderberger Eisenbahn auf den Oesterreichischen Flügelbahnen zurückgelegten 19 179 und auf der vollspurigen Strecke der Gölniczthal-Eisenbahn zurückgelegten 9 962 Zugkm.

Auch der Personenverkehr erfuhr eine Steigerung, da insgesammt 1 262 324 Personen, somit um 178 678 Personen (16,49 %) mehr als im Jahre 1889 befördert wurden. Da die Reisenden aber im Durchschnitt auch einen längeren Weg zurückgelegt haben als im Vorjahre, so hat sich die Dichtigkeit des Personenverkehrs eigentlich um 21 % erhöht.

Während sich nun der Güterverkehr im allgemeinen, bezüglich einzelner Frachten (Kohle, Koks, Holz, Eisenerz, Getreide und Roheisen) aber sogar ausserordentlich hob, hatte der Reisegepäck- und Eilgutverkehr gegenüber dem Vorjahre nur eine Zunahme bezüglich der beförderten Menge, rücksichtlich des zurückgelegten Weges aber eine kleine Abnahme aufzuweisen.

An Frachtgütern wurden im abgelaufenen Jahre 2 417 012 t befördert, welche 243 800 242 tkm zurücklegten, gegen 224 211 168 tkm im Jahre 1890, daher für 1890 mehr um 19 589 074 tkm oder 8,8 %. Der von jeder Tonne durchschnittlich zurückgelegte Weg betrug im Jahre 1890 100,9 km (gegen 105,1 km in 1889); derselbe verkürzte sich somit um 4,2 km gegen das Vorjahr.

Die Roheinnahmen des Berichtsjahres erreichten eine Höhe von 6 113 272 fl. (gegen 5 522 511 fl. in 1889), und zwar entstammten von denselben 5 778 226 fl. dem Transportverkehr und 335 046 fl. verschiedenen anderen Quellen. Auf die Ungarischen Linien vertheilten sich die Gesammteinnahmen mit 4 038 055 fl. (66,05 %) und auf die Oesterreichischen Linien mit 2 075 217 fl. (33,95 %); dieselben weichen im Verhältniss von denen des Vorjahres nur unbedeutend ab. Von den Einnahmen aus den verschiedenen Transportzweigen entfallen auf den Personen- und Militärverkehr 825 152 fl. (14,28 %), den Gepäck- und Eilgutverkehr 72 408 fl. (1,25 %) und den Frachtgutverkehr 4 880 666 fl. (84,47 %).

Die Gesammtausgaben beliefen sich im Berichtsjahre auf 2 774 881 fl., und zwar kommen davon 2 462 731 fl. auf die reinen Betriebsausgaben und der Rest von 312 080 fl. auf Steuern und die sonstigen zum eigentlichen Betriebe nicht gehörigen Ausgaben.

Die reinen Betriebsausgaben vertheilen sich auf die Ungarischen Linien mit 1 731 724 fl. (70,32 %), die Oesterreichischen Linien mit 731 007 fl. (29,68 %) und für beide Netze zusammen auf die einzelnen Dienstzweige wie folgt: allgemeine Verwaltung 101 259 fl., Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 748 552 fl., Verkehr und kommerzieller Dienst 876 373 fl., Zugförderungs- und Werkstättendienst 736 547 fl.

Werden von den erzielten Einnahmen die Gesammtausgaben in Abzug gebracht, so verbleibt für das Berichtsjahr ein Einnahmenüberschuss von 3 338 461 fl.

Generalversammlung der Lokalbahn des Bacs-Bodroger Komitates am 22. August d. J.

Dem Geschäftsberichte für das erste Betriebsjahr 1890 zufolge beziffern sich die Einnahmen auf 176 304 fl. und die Ausgaben auf 117 212 fl. Aus dem Ueberschusse von 59 092 fl. würde eine Superdividende von 2 fl. für die Prioritätsaktie entfallen; nachdem aber bei der Abrechnung mit der den Betrieb führenden Direktion sich einige Differenzen ergeben haben, so wird nur eine Dividende von 1 fl. 50 kr. auf die Aktie vertheilt. Dafür wurde ein Betrag von 6500 fl. zur zweijährigen Ausloosung von Prioritätsaktien angewiesen, während der Rest von 10 284 fl. auf neue Rechnung gestellt wurde. Infolge des Zonentarifes haben sich die Einnahmen im I. Vierteljahr 1891 um 98% gegen das Vorjahr erhöht.

Börsenbericht und Kursnotiz.

An den am 31. August d. J. eröffneten internationalen Saatenmarkt, für welchen 4—5 000 Karten an Besucher aus allen Gegenden der Monarchie und insbesondere aus Deutschland und der Schweiz ausgefolgt wurden, knüpfen sich die hochgespanntesten Erwartungen. Man hofft endlich gewissenhafte Berichte über die Ernteschätzungen der Getreide aus- und einführenden Länder zu erhalten und danach namhafte Abschlüsse machen zu können, infolgedessen gestaltete sich der Transportaktienmarkt nicht ungünstig. Eine steigende Richtung verfolgten Oesterreichische Nordwestbahn (201), Elbethalbahn (209, 50), Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn (283, 75) und Südbahn (103). Unter dem Russischen Roggenausfuhrverbot litten Galizische Carl Ludwigbahn (205, 50) und Kaiser Ferdinands-Nordbahn (2700). Einem stärkeren Angebote unterlagen Kaschau-Oderberger Bahn (171, 50) auf die von einem Berliner Börsenblatte gebrachte Nachricht hin, dass gegen dieselbe Währungsprozesse über beiläufig 6 Millionen Mark bei Deutschen Gerichten anhängig sind, worüber wir auch demnächst berichten werden.

Aus Holland, Belgien und Luxemburg.

Holland.

Ermässigung der Personentarife.

Der Minister für Waterstaat, Handel und Gewerbe hat die Eisenbahnverwaltungen angewiesen, ihm bis zum 1. September d. J. die auf Grund der neuen Einheitssätze aufgestellten Personentarife einzureichen, so dass letztere noch im laufenden Jahre eingeführt werden können.

Die in folgender Uebersicht in Cents angegebenen neuen Einheitssätze weichen nicht unwesentlich von den in Nr. 14 S. 140 d. Ztg. mitgetheilten Vorschlägen der Holländischen Eisenbahngesellschaft ab und erweisen sich als ein Zonentarif auf fallender Grundlage:

Entfernung	Einfache Fahrkarten			Rückfahrkarten		
	I.	II.	III.	I.	II.	III.
	Klasse			Klasse		
Von 1— 50 km	4,0	3,0	2,0	6,0	4,5	3,0
„ 51—100 „	3,6	2,7	1,8	5,4	4,05	2,7
„ 101—150 „	3,2	2,4	1,6	4,8	3,6	2,4
„ 151—180 „	2,8	2,1	1,4	4,2	3,15	2,1
„ 181—210 „	2,0	1,5	1,0	3,0	2,25	1,5
„ 211—240 „	1,2	0,9	0,6	1,8	1,05	0,9
über 240 „	0,4	0,3	0,2	0,6	0,45	0,3

Konzessionsertheilung.

Durch Königlichen Erlass ist Herrn Sarolea in Heerleen die Konzession für eine Eisenbahn von Station Sittard der Niederländischen Staatsbahn (Strecke Maastricht-Venlo) über Heerlen nach der Preussischen Grenze bei Herzogenrath, Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks (linksrheinischen) zu Köln (Strecke Aachen-Rheydt), ertheilt worden.

Strassenbahnen im Haag.

Die Strassenbahnen im Haag erzielten 1890 eine Einnahme von 456 280 fl. (gegen 446 615 fl. in 1889); hiervon verzehrten die Betriebsausgaben 296 029 (290 880) fl., so dass ein Betriebsüberschuss von 160 251 (155 735) fl. verblieb. Zur Vertheilung an die Antheilhaber blieben 31 443 fl. verfügbar; es wurde jedoch wegen der Ungewissheit über die finanziellen Erfolge des elektrischen Betriebes auf der Linie nach Scheveningen sowohl von Zuwendungen an die Mitglieder des Verwaltungsrathes, als auch von einer Gewinnvertheilung an die Antheilhaber Abstand genommen.

Personalnachrichten.

In dem neugebildeten Niederländischen Kabinet hat der Ingenieur Lely das Ministerium für Waterstaat, Handel und Gewerbe übernommen.

Belgien.

Gent-Terneuzener Eisenbahn.

Eine am 6. Juli abgehaltene ausserordentliche Hauptversammlung hat die Umwandlung der im ganzen auf 983 000 Frcs. zu beziffernden Anweisungen auf 3 % Schuldverschreibungen (scripts d'obligations) in 1 966 Stück 4½% Vorzugsantheilscheine, deren Zinsgenuss mit 1. Januar 1891 beginnt und die innerhalb der noch 68 Jahre währenden Konzessionsdauer zu tilgen sind, beschlossen. Ausserdem wurde die Bildung einer besonderen Schifffahrtsgesellschaft mit einem Kapitale von 800 000 Frcs. für die Herstellung von Schifffahrtsverbindungen zwischen Terneuzen und England genehmigt; später wird die Gent-Terneuzener Eisenbahngesellschaft unter Rückzahlung dieses Kapitals nebst einem Aufgelde von 20 % diese Schifffahrtslinie selbst übernehmen und behufs Deckung des Kaufpreises von 960 000 Frcs. 3 % Schuldverschreibungen ausgeben. Den Betrieb der Nebenbahn Gent-Saffelaere, der bisher für Rechnung der Gesellschaft von einem jetzt abgegangenen Mitgliede des Verwaltungsrathes geführt wurde, gibt die Gesellschaft gegen eine einmalige Entschädigung von 10 000 Frcs. auf.

Luxemburg.

Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn.

Nach dem am 27. Juni der Hauptversammlung erstatteten Geschäftsbericht belief sich die von der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen gezahlte Jahresrente auf 3 000 000 Frcs., die Gewähr der Esch-Zweigbahnen auf 142 863 Frcs., die Gewähr der Rümelingen-Düdelingen Zweigbahnen auf 87 930 Frcs., der Uebertrag aus dem Vorjahre und verschiedene Einnahmen auf 32 000 Frcs., die gesammten Einnahmen also auf 3 262 793 Frcs. Hiervon wurden verwendet 2 389 520 Frcs. zur Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen, 37 699 Frcs. zur Tilgung der Antheilscheine, 64 523 Frcs. zur Bestreitung der allgemeinen Unkosten, 731 190 Francs zur Verzinsung der 48 746 Stammantheilscheine mit je 15 Frcs. und 3 790 Frcs. zur Verzinsung der 379 Vorzugsantheilscheine mit je 10 Frcs., während 36 071 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen wurden. Der Verwaltungsrath ist — wie der Geschäftsbericht bemerkt — überzeugt, dass der Art. 15 des Bedingnissheftes berücksichtigt werden und die Gesellschaft von der durch die Kammer genehmigten, am 1. Januar 1892 in Kraft tretenden Steuer auf bewegliche Werthe befreit bleiben wird.

Aus Frankreich.

Betriebseröffnungen.

1. Die Allgemeine Gesellschaft für wirthschaftliche Eisenbahnen (société générale des chemins de fer économiques) hat am 20. Juni d. J. die im Somme-Departement gelegene Lokalbahn Amiens-Beaucamps-le-Vieux (47, 8 km) mit den Zwischenstationen Saveux-Ferrières (Haltestelle), Guignemicourt-Bovelles, Pissy-Revelles (Haltepunkt), Fluy (Haltestelle), Bougainville-Floxicourt, Molliens-Vidame, Camps-Lincheux, Hornoy und Liomer-Brocourt dem Verkehre übergeben.

2. Dieselbe Gesellschaft hat am 26. Juli d. J. die gleichfalls im Sommedepartement gelegene, mit Meterspur gebaute Lokalbahn Albert-Beauquesne (30 km) in Betrieb genommen; von dem der genannten Gesellschaft seitens dieses Departements konzessionirten Lokalbahnnetz von 312 km bleiben nun nur noch 42 km im Bau.

3. Die Orléansbahn hat am 10. August d. J. von der Eisenbahn Civray-le Blanc die Theilstrecke Charroux-Lussac-les-Châteaux (47, 143 km) mit den Zwischenstationen Mauprévoir, Saint Martin-l'Ars, Vigean, l'Isle-Jourdain, Moussac, Persac und Villars (Haltestelle) eröffnet.

4. Die Südbahn hat am 12. August d. J. die Strecke Mont-de-Marsan-Saint Sever (16, 052 km) mit der Zwischenstation Mauco-Benquet dem Verkehre übergeben; diese Strecke ist ein Zwischenglied der Linie Dax-Saint Sever-Mont-de-Marsan-Roquefort-Casteljaloux-Marmande-Eymet-Bergerac-Mussidan-Riberac-Angoulême, die eine zweite Verbindung zwischen Bayonne und Angoulême herstellt und von der bisher die Strecken Mont-de-Marsan-Roquefort und Marmande-Riberac im Betriebe waren.

5. Die Strecke Cahors-Brive der Orléansbahn (vergl. Nr. 61 S. 598 d. Ztg.) ist nicht am 1. Juli, sondern erst am 2. August d. J. eröffnet worden.

6. Die Gesellschaft der wirthschaftlichen Bahnen des Nordens (société anonyme des chemins de fer économiques du Nord) hat am 15. August d. J. von der

in den Departements der Dordogne und der Haute-Vienne gelegenen Linie Perigueux-Saint Yrieix die 8 km lange Reststrecke la Juvénie-Saint Yrieix (Salzwerkbahnhof) in Betrieb genommen; doch bleiben von dieser Linie noch die Hafengeleise in Perigueux und der Anschluss an die Orléansbahn in Saint Yrieix herzustellen.

7. Die Allgemeine Gesellschaft für wirthschaftliche Eisenbahnen wird am 6. September d. J. von der im Cherdepartement gelegenen Linie la Guerche-Châteaumeillant die Reststrecke Couleuvre-Châteaumeillant eröffnen; es ist dies die erste Hauptbahn (d'intérêt général), welche die Schmalspur angenommen hat.

Gemeinnützigkeits-Erklärungen.

Für gemeinnützig (d'utilité publique) sind erklärt worden:

1. die im Departement Savoyen gelegene, mit 0,60 m Spurweite zu bauende Lokomotiv-Strassenbahn für Personen- und Güterverkehr von Chambéry nach la Motte-Servolex, auf 75 Jahre Herrn Cartier-Milon konzessionirt;

2. die im Norddepartement gelegene Linie Armentières-Halluin, der Gesellschaft der wirthschaftlichen Bahnen des Nordens unter Zinsengewähr konzessionirt;

3. das im Departement la Manche gelegene, für Personen- und Güterverkehr bestimmte und für mechanische Zugförderung einzurichtende Strassenbahnnetz von Cherbourg, das die Stadt und Vororte von Tourlaville bis Querqueville bedienen soll und der Allgemeinen Französischen Nebenbahngesellschaft (compagnie générale française des chemins de fer secondaires) bis Ende 1931 konzessionirt ist.

Konzessions-Uebertragungen.

1. Die Uebertragung der Konzession für die im Departement Haute-Savoie gelegene, durch Gesetz vom 8. Juni 1888 für gemeinnützig erklärte und mit Meterspur zu bauende Zahnradbahn von Etrembières auf die Höhe der Treize-Arbres des Grand Salève von den Herren de Meuron und Cuénod auf die Salève-Eisenbahn-Aktiengesellschaft (société anonyme des chemins de fer du Salève) ist genehmigt worden.

2. Zwischen der Westbahn und dem Abrechnungsausschuss der in Konkurs gerathenen Eisenbahngesellschaft Orléans-Châlons ist unter Zustimmung des Ministers der öffentlichen Arbeiten ein Einvernehmen wegen Einverleibung der Linien des Euredepartements in das Westbahnnetz erzielt. Die Westbahn wird vom 31. Dezember 1891 ab 66 Jahre lang eine jährliche Entschädigung von 307 000 Frcs. zahlen.

Lokalbahn-Steuerzuschläge.

1. Das Departement der Charente ist auf Wunsch seines Generalraths durch Gesetz ermächtigt worden, behufs Bestreitung der der Lokalbahngesellschaft Angoulême Rouillac versprochenen Zinsengewähr zu dem Betrage der vier direkten Steuern vom Jahre 1892 ab auf 11 Jahre einen Zuschlag von 3 Cts. zu erheben.

2. In gleicher Weise ist das Cherdepartement ermächtigt, behufs Bestreitung der Betriebsgewähr für die Lokalbahn Bourges-Dun-sur-Auron zu den vier direkten Steuern während des Jahres 1892 einen Zuschlag von 4 Cts. zu erheben.

Betriebsergebnisse der Westbahn in 1890.

Nach dem der Hauptversammlung am 31. März erstatteten Geschäftsbericht hatte das Westbahnnetz Ende 1890 wie im Vorjahre eine Betriebslänge von 4714 km; das verwendete Anlagekapital stellte sich auf 1 625 180 489,40 Frcs. (gegen 1 597 042 188,12 Frcs. in 1889). Der Arbeiterverkehr auf den Pariser Vorortlinien entwickelte sich nur langsam, dagegen lieferte die Verbindung nach England über Dieppe und Newhaven, welche Postlinie geworden ist, die günstigsten Ergebnisse. Im ganzen wurden 61 112 212 Personen befördert und zwar 7 546 665 in I., 31 921 733 in II. und 21 643 814 in III. Klasse; es fällt in diesen Zahlen die grosse Anzahl Reisender I. und II. Klasse gegenüber solcher III. Klasse auf, dies Verhältniss kommt aber daher, dass die Pariser Vorortlinien, die einen sehr starken Personenverkehr haben, keine III. Klasse führen. Dies ergibt sich u. a. auch daraus, dass von den 1 369 365 016 zurückgelegten Personenkilometern auf die I. Klasse 197 822 521, auf die II. 540 890 634, dagegen auf die III. 630 651 861 entfallen, und dass ferner zu den 61 098 317,53 Frcs. Einnahmen aus dem Personenverkehre die I. Klasse 11 684 384,29 Frcs., die II. 24 245 242,76 Francs. und die III. 25 168 690,48 Frcs. beitrug. An Frachtgut wurden 8 361 031 t, die zusammen 1 004 783 843 km zurücklegten, befördert und brachten eine Einnahme von 59 747 913,89 Frcs.

Die Gesammteinnahmen beliefen sich auf 145 408 524,51 Francs (gegen 149 836 862,71 Frcs. in 1889); die Gesammtbetriebsausgaben dagegen bei einer Leistung von 34 805 524 (34 082 173) Zugkm auf 77 826 641,29 (76 917 768,54) Frcs., von denen 70 123 437,24 (69 427 383) Frcs. auf die gewöhnlichen und 7 703 204,05 (7 490 385,54) Frcs. auf die aussergewöhnlichen Ausgaben entfallen. Letztere sind hauptsächlich durch den Ersatz der Eisen- durch Stahlschienen veranlasst; Ende 1890 waren von den 6497 km Hauptgeleisen 5813 km mit Stahlschienen versehen. Der Reinertrag beträgt 63 844 099 Frcs., reicht also zur Deckung der 65 127 393 Frcs. erfordernden Lasten nicht aus, so dass der Staat hierzu einen Zuschuss von 1 283 294 Frcs., sodann zur Vertheilung des gewährleisteten Gewinnes von 38,50 Frcs. für den Antheilschein einen ferneren Zuschuss von 11 550 000 Frcs., im ganzen also 12 833 294 Frcs. zu leisten hat.

Von der Gesammtlänge von 4714 km wurden 646 km für die Baurechnung betrieben und ergaben einen Fehlbetrag von 4 299 467 Frcs.; zu bauen sind noch ungefähr 994 km, darunter 260 km schmalspurig. Wie die Orléansbahn sucht auch die Westbahn ihre Nebenbahnen in Gruppen zusammenzulegen und einem einzigen für die verschiedenen Dienstzweige verantwortlichen Beamten zu unterstellen.

Betriebsergebnisse der Ostbahn in 1890.

Nach dem am 30. April der Hauptversammlung erstatteten Geschäftsbericht hatte das Ostbahnnetz Ende 1890 eine Ausdehnung von 4513 km, davon waren 4344 km Hauptbahnen im vollständigen Betriebe, 68 km für Baurechnung betriebene Hauptbahnen und 101 km in Betrieb genommene Lokalbahnen. An Anlagekapital waren bis Ende 1890 1 888 251 823,51 Frcs. (gegen 1 855 995 996,76 Frcs. in 1889) beschafft; verwendet waren davon rund 1851 Millionen. Die Betriebseinnahmen betrugen im ganzen 140 207 282 (140 995 080) Frcs., zu denen der Personenverkehr 43 933 391 Frcs., der Gepäck-, Geld- und Eilgutverkehr 10 429 009 Frcs. und der Frachtgutverkehr 85 844 882 Frcs. beitrugen; die Mindereinnahme von 787 798 Frcs. fällt ausschliesslich dem Personenverkehr zur Last und ist auf die Weltausstellung, welche die Einnahmen von 1889 gegen das Vorjahr um 11 Millionen angeschwellt hatte, zurückzuführen. An Frachtgut wurden nämlich 13 693 441 t gegen nur 12 637 602 t im Vorjahre befördert. Die Betriebsausgaben beliefen sich auf 81 820 201 Frcs., d. s. 55,69 % der Einnahmen (gegen 51,85 % in 1889). An Reinertrag verblieben 56 115 577 Frcs., denen aber noch 20,5 Millionen Rente für den Verlust des Elsass-Lothringischen Netzes hinzutreten; nach Deckung der verschiedenen Lasten verblieben hiervon noch 9 822 359 Frcs. verfügbar. Der den Antheilscheinen durch den Vertrag vom 11. Juni 1883 gewährleistete Gewinn von 35,50 Frcs. erfordert indessen 20 732 000 Francs; es musste also der Staat einen Zuschuss von 10 909 641 Francs leisten.

Die für Baurechnung betriebenen 68 km ergaben einen Fehlbetrag von 440 353 Frcs. Zu bauen sind noch etwa 630 km, von denen sich 380 km im Bau befinden. Ueber die Wirkung der bevorstehenden Ermässigung der Personen- und Eilguttarife bemerkt der Geschäftsbericht: Die geographische Lage des Netzes gestattet nicht, zu schön gefärbte Hoffnungen zu hegen, denn es ist wahrscheinlich, dass die neuerdings angewendeten strengen Grenzmaassregeln aufrecht erhalten werden und dass die künftigen Zolltarife den internationalen Verkehr, der einen bedeutenden Theil der Einnahmen des Personen- und Güterverkehrs ausmacht, beeinträchtigen. Aus diesen Gründen werden die Opfer während einiger Jahre nicht durch die bei gewöhnlichen Verhältnissen zu erwartende Verkehrsausdehnung ausgeglichen werden.

Heizung der Personenzüge.

Durch Rundschreiben vom 16. Dezember 1890 hatte der Minister der öffentlichen Arbeiten die Eisenbahngesellschaften aufgefordert, die Personenwagen aller drei Klassen in sämmtlichen Zügen auch auf ganz kurzen Strecken zu heizen. Auf einigen Netzen wurde die Anweisung befolgt; mehrere Gesellschaften erklärten aber, dass die Unzulänglichkeit der Fahrbetriebsmittel und der Mangel an besonderen Einrichtungen ihnen nicht gestattet hätten, die Heizung sofort allgemein einzuführen. Der Minister hat daher in einem am 24. Juli d. J. an die Eisenbahngesellschaften gerichteten Rundschreiben die sichere Erwartung ausgesprochen, dass seine Anordnung vom Beginn des Winters 1891/92 ab ausnahmslos befolgt werde, und zugleich die Gesellschaften aufgefordert, ihm die erlassenen Verfügungen sowie die angewendeten Heizeinrichtungen mitzutheilen.

Aus Afrika.

Deutsch-Ostafrika.

Nachdem die Deutsch-Ostafrikanische Gesellschaft den Bau der Eisenbahn Tanga-Korogwe am 27. Juni beschlossen, hat sich unter namhafter Betheiligung dieser Gesellschaft am 7. August d. J. in Berlin die Eisenbahngesellschaft für Deutsch-Ostafrika (Usambaralinie) mit einem Grundkapital von vorläufig 2 Millionen Mark, die bereits voll gezeichnet sind, gebildet. Der Reichskanzler hat den Bau der Eisenbahn genehmigt, doch bedarf es nach Maassgabe des Reichsgesetzes über die Schutzgebiete noch der Genehmigung

des Bundesraths, die erst nach Beendigung der Ferien ertheilt werden kann. Dass dies geschieht, wird indessen als so sicher angenommen, dass die Ingenieure zur Anfertigung der Vorarbeiten sich bereits mit dem am 6. August von Neapel abgegangenen Schiffe nach Afrika begeben haben.

Nach den Beschlüssen des Kolonialraths gestaltet sich das Gesellschaftsrecht in den Kolonien folgendermaassen: A. Juristische Personen des Auslandes, sofern sie Erwerbsgesellschaften sind, besonders Aktiengesellschaften und Kommanditgesellschaften auf Aktien, bedürfen zur Ausübung ihres Geschäftsbetriebes innerhalb des Schutzgebietes der Genehmigung der Regierung. B. Ausländische Gesellschaften haben vor ihrer Zulassung im Schutzgebiete den Nachweis genügender Mittel zu führen. C. Ausländische Gesellschaften haben eine Zweigniederlassung in demjenigen Schutzgebiete zu begründen, in dem sie Zulassung zum Betriebe beantragen. D. Die von den eingeborenen Häuptlingen gewährten Befugnisse öffentlich rechtlicher Natur sind nicht als rechtsbeständig anzuerkennen; besonders gilt dies: 1. für ausschliessliche Wege- und Eisenbahnkonzessionen, 2. für Handelsmonopole, 3. für das ausschliessliche Recht zum Bergbau, 4. für die Verleihung von Bergwerksberechtigungen und Rechten an Grund und Boden über das gesammte Gebiet eines Stammes oder einen grösseren oder unbestimmten Theil desselben.

Südafrikanische Republik (Transvaal).

Am 6. Juli d. J. sind die ersten 10 km der Niederländisch-Südafrikanischen Eisenbahn im Anschluss an die Delagoabahn dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. Die ganze erste Theilstrecke bis Nelspruit soll noch vor Ablauf dieses Jahres eröffnet werden.

Aegypten.

In Kairo hat sich unter dem Namen „Metropolitan Cairo and Helouan Railway Company“ eine Eisenbahngesellschaft gebildet, deren Zwecke sich aus dem angenommenen Titel ergeben; indessen geht aus den uns vorliegenden Nachrichten nicht hervor, ob die Gesellschaft die bereits bestehende Bahn von Kairo nach den auf dem rechten Nilufer gelegenen Schwefelbädern von Helouan in Pacht nehmen oder eine neue Bahn dorthin bauen will.

Für die während des Mahdi-Aufstandes ernstlich geplante, nach dem Fall von Khartum aber aufgegebene Eisenbahn Suakim-Berber, die s. Zt. auch in dieser Zeitung (vergl. Nr. 17 Jahrg. 1885) besprochen wurde, wird jetzt wieder in England Stimmung gemacht. Zu den Freunden des Unternehmens, nach deren Meinung sich nur auf diese Weise die reichen Naturschätze des Sudans und namentlich seine ergiebigen Baumwollernten dem Weltmarkt erschliessen lassen, gehört u. a. auch Sir Samuel Baker, ehemals Gouverneur in Khartum; nach einem Briefe von ihm wurde während seiner dortigen Verwaltung in 7 Monaten so viel Baumwolle gewonnen, dass die Kameele nicht den zwanzigsten Theil davon befördern konnten und der Rest verfaulen musste. Vor kurzem hielt ein Herr H. Russell, der 12 Jahre in Suakim und Berber gelebt hat, vor der Londoner Handelskammer einen Vortrag, in dem er angelegentlich dafür eintrat, dass sich eine mit Königlichem Freibrief ausgestattete Gesellschaft bilde, die Verwaltung des Landes übernehme und die Stämme der Eingeborenen beim Bau der Eisenbahn Suakim-Berber beschäftige.

Tunesien.

Wir theilten jüngst den Stossseufzer eines Tunesischen Blattes über den Stillstand der Eisenbahnbauten in der Regentschaft (vergl. Nr. 45 S. 446 d. Ztg.) mit, während wir früher die Nachricht vom Abschluss eines den Bau neuer Eisenbahnen betreffenden Vertrages zwischen der Regierung des Bey und der Eisenbahngesellschaft Bona-Gelma (vergl. Nr. 65 S. 651 Jahrg. 1890 d. Ztg.) gebracht hatten. Der zwischen diesen Meldungen herrschende Widerspruch ist indessen nur ein scheinbarer und erfährt durch verschiedene jetzt in die Oeffentlichkeit dringende Thatsachen einige Klärung. Die Französische Regierung nämlich, aufgebracht über die hohen Zinszuschüsse, die sie alljährlich der Eisenbahngesellschaft Bona-Gelma zu zahlen hatte, wünschte den Bau der in Tunesien geplanten Bahnen einer anderen als der genannten Gesellschaft zu übertragen oder aber, wenn dieser, die Konzession so abzufassen, dass ein Missbrauch der Zinsengewähr des Staates seitens der Gesellschaft ausgeschlossen wäre. Da die Gesellschaft Bona-Gelma von dieser Absicht Kenntniss hatte, so suchte und wusste sie die Regierung des Bey — wie es scheint, ohne Vorwissen der Französischen Regierung — zu dem obengenannten für die Gesellschaft sehr vortheilhaften Vertrage zu bewegen. Der Vertrag war zwar geschlossen, aber die Linien sind bis heute noch nicht konzessionirt.

Zur Lösung der Schwierigkeiten setzte nun der Minister der öffentlichen Arbeiten durch Erlass vom 18. April d. J. unter Vorsitz von Alfred Picard einen besonderen Ausschuss ein, der die Grundlagen der zwischen der Gesellschaft und dem Staat geschlossenen Verträge bezüglich der von ihr in Algerien betriebenen Linien prüfen und die Grenze, bis zu der eine Ermässigung der dem Mutterlande aus diesen Verträgen erwachsenden übermässigen Lasten möglich sei, ausfindig machen, zugleich aber die zwischen der Tunesischen Regierung und der Gesellschaft bezüglich der noch nicht konzessionirten Linien geschlossenen Verträge einer Durchsicht und Abänderung unterziehen sollte. Zunächst zeigte sich die Gesellschaft bereit, mit dem Ausschuss in Verhandlung einzutreten, lehnte dann aber jede Aenderung jener Vorverträge rundweg mit der Begründung ab, dass die Regierung des Bey jeder Abänderung widerstrebe. Unter diesen Umständen blieb dem Ausschuss nichts übrig, als den Minister der öffentlichen Arbeiten von dem Abbruch der Verhandlungen in Kenntniss zu setzen; dieser hat nun durch Schreiben vom 29. Juli d. J. den Minister der auswärtigen Angelegenheiten ersucht, bei der Regierung des Bey nachdrückliche Schritte gegen die Ertheilung der endgültigen Konzession für die Tunesischen Linien an die Gesellschaft Bona-Gelma zu thun.

Senegambien.

Die Senegalbahn, welche längs des Senegal und Bachoy den Niger erreichen will, dürfte ein nicht zu verachtendes Wettbewerbsunternehmen in einem zwar schon früher aufgetauchten, jetzt aber ziemlich ernsthaft aufgenommenen Entwurf erwachsen. In dem jüngst vom „Journal officiel“ veröffentlichten Berichte des Kapitäns Brosselard-Faidherbe über seinen Zug von der Mündung des Mellacoréeflusses nach dem Niger ist auch der Entwurf einer Eisenbahn nach dem Oberlauf dieses Stromes mitgetheilt. Diese Bahn soll von Maundué, das 2 Stunden von der Mündung des Mellacoréeflusses entfernt ist und sich zur Anlage eines Seehafen-Umschlagsplatzes vortrefflich eignet, ausgehen, die volkreiche und wohlhabende Futa-Dschallongegend durchteilen und nach Zurücklegung von nur 312 km den Oberlauf des Niger erreichen.

Wenn den Franzosen platonische Beschlüsse wissenschaftlicher Vereinigungen von Vortheil sind, so können sie sich an der vom internationalen geographischen Kongress Anfangs August d. J. in Bern abgegebenen Erklärung, dass die Herstellung von Eisenbahnen in das Innere von Afrika in der Richtung des Tschadsees und des Niger wünschenswerth sei, erfreuen.

Aus Südamerika.

Brasilien.

Die Paulistabahn hatte Ende 1890 eine Länge von 250 km, die 17 467 555 Mrs. an Anlagekapital gekostet haben; an Fahrbetriebsmitteln waren 37 Lokomotiven, 88 Personen- und 1 188 Güterwagen vorhanden. Damit bewältigte die Gesellschaft 1890 einen Verkehr von 347 444 Personen und 300 761 t Güter, während ausserdem die Schiffe der Gesellschaft noch 9 975 t beförderten; wie bedeutend sich der Verkehr der Paulistabahn in den letzten Jahren gehoben hat, erhellt daraus, dass derselbe 1886 nur 197 651 beförderte Personen, etwa 200 000 t Güter und 2 280 t Schiffsfrachten umfasste. Zum nicht geringen Theil verdankt die Paulistabahn diesen Verkehrsaufschwung dem stetig zunehmenden Kaffeeanbau in ihrem Verkehrsgebiete; so wurden 1890 von ihr 2 212 736 Ballen verfrachtet, während sie ein Jahrzehnt früher (1881) nur 1 071 166 Ballen zu befördern hatte. Die Betriebsergebnisse der Bahn in 1890 zeigen eine Einnahme von 5 082 283 Mrs. (gegen 4 487 396 Mrs. im Vorjahre), eine Ausgabe von 1 724 753 (1 852 494) Mrs. und demnach einen Ueberschuss von 3 357 629 (2 634 902) Mrs. Die am 26. April abgehaltene Hauptversammlung hat die Vertheilung eines Gewinnes von 17 % auf das Gesellschaftskapital im Nennwerthe von 20 Millionen Milreis beschlossen. Infolge dieser günstigen Lage hat die Gesellschaft am 1. Februar ihre Tarife herabgesetzt; ausserdem hat die Verwaltung Verhandlungen wegen Ankaufs der Linie einer Englischen Gesellschaft angeknüpft.

Die Mogyanabahn hatte im zweiten Halbjahr 1890 eine Einnahme von 2 689 130 Mrs., eine Ausgabe von 1 187 474 Milreis und demnach einen Ueberschuss von 1 501 656 Mrs. Der Gewinn beträgt 15 Mrs. auf den Antheilschein oder 15 % für das Jahr.

Die Konzession nebst Zinsengewähr ist für eine Bahn von Taubole nach Amssaro, welche das Mogyananetz mit dem Hafen Ubatuba verbinden soll, den Herren da Silva Lara und Robert Normanton von der Bundesregierung auf 40 Jahre ertheilt worden.

Die neuerdings gebildete Companhia geral de estradas de ferro no Brazil hat behufs Umwandlung oder Rückzahlung der bestehenden Schuldverschreibungen der von ihr erworbenen Bahnen die Aufnahme einer 5 % Anleihe im Gesammtbetrage von 22 500 000 £ beschlossen. Die Anleihe

wird in Stücken von 1 000, 500, 100, 50 und 20 £ begeben, vom 1. Oktober d. J. ab vierteljährlich verzinst und vom Jahre 1896 mit 1 % getilgt, und zwar durch Ankauf, falls der Kurs unter 100 steht, durch Ausloosung, wenn der Kurs den Nennwerth übersteigt. Die Gesellschaft hat durch ihren Vertreter Vicomte do Moraes mit dem Londoner Bankhause Morton, Rose & Cie. einen Vertrag abgeschlossen, auf Grund dessen dieses bezw. die von ihm beauftragte Brüsseler Bank einen Theilbetrag von 14 500 000 £ übernehmen und zum Kurse von 90 % begeben soll; den Rest hat die Banco do Brazil in Rio de Janeiro übernommen. Die Gesellschaft hat sich dem Bankhause Morton, Rose & Cie gegenüber verpflichten müssen, 1. innerhalb eines Jahres ohne dessen Einwilligung keine neuen Schuldverschreibungen auszugeben und nach Ablauf dieses Zeitraumes erst dann, wenn der Reinertrag des Gesellschaftsnetzes sowohl zur Bestreitung der Lasten der jetzt aufzunehmenden Anleihe als auch zur Befriedigung der Lasten der alsdann beabsichtigten neuen Anleihe genügt; 2. von den Einnahmen monatlich den zum Dienst der Umwandlungsanleihe erforderlichen, entsprechenden Betrag bei der Banco do Brazil, die ihn nach England übermittelt, einzuzahlen; 3. drei seitens der Vertreter der Schuldscheininhaber zu erwählende Verwaltungsrathsmitglieder zu ernennen, von denen einer geschäftsführender Direktor ist und Vollmacht erhält, die Gesellschaftsangelegenheiten zu verwalten; 4. die Umwandlungsanleihe durch eine Hypothek auf sämmtliche Rechte und Ansprüche der Gesellschaft bezüglich der von ihr abhängigen Unternehmungen zu gewährleisten und dafür zu sorgen, dass keine der von ihr abhängigen Gesellschaften eine Hypothek aufnimmt, die in irgend einer Weise die Sicherheit der Umwandlungsanleihe beeinträchtigen könnte. Demnach wird nach Beendigung der Umwandlung auf dem Unternehmen keine Hypothek ruhen, die ein Vorrecht vor der neuen Anleihe beanspruchen kann. Durch das Bankhaus Morton, Rose & Cie. werden umgewandelt: 1. die 1884 in Rio de Janeiro begebene 6 % Anleihe der Leopoldinabahn = 446 800 £, 2. die 1888 begebene 5 % Anleihe erster Hypothek der Leopoldinabahn = 1 941 600 £, 3. die 5 % Anleihe der Leopoldinabahn von 1890 = 1 150 000 £, 4. die 1887 begebene 6 % Anleihe erster Hypothek der Rio and Northernbahn = 250 000 Pfund Sterling, 5. die 1888/89 begebene 5 % Anleihe erster Hypothek der Rio and Northernbahn (Grao-Paralinie) = 1 350 000 £, 6. die 1888 begebene 5 % Anleihe erster Hypothek der Macahe- und Camposbahn = 783 600 £, 7. die 1888 begebene 5 % Anleihe erster Hypothek der Macahe- und Camposbahn (Verlängerungslinien) = 495 000 £, und 8. die 5½ % Goldanleihe der Campos- und Carangolabahn = 327 000 £; im ganzen also 6 744 000 £. Durch die Banco do Brazil werden umgetauscht: 9. die 6½ % Leopoldinaanleihe = 15 073 000 Mrs., 10. die 5 % Leopoldinaanleihe zweiter Hypothek von 1888 = 6 Millionen Milreis, 11. die 5 % Leopoldina-Goldanleihe = 6 800 000 Mrs., 12. die 6 % Anleiheschuld der Leopoldinabahn = 2 Millionen Milreis, 13. eine schwebende Schuld der Leopoldinabahn = 624 000 Milreis, 14. die 6 % schwebende Schuld der Macahe- und Camposbahn = 1 500 000 Mrs., 15. die 6 % schwebende Schuld der Campos- und Carangolabahn = 1 500 000 Mrs., 16. die 6½ % schwebende Schuld der Juiz de Forabahn = 1 133 200 Mrs., 17. die Engenho Rio Brancoschuld = 200 000 Mrs., 18. eine schwebende Schuld der Uniao Mineirabahn von 126 000 Mrs., und 19. die Goldanleihe der Araruamabahn = 2 886 000 Mrs.; im ganzen also 37 842 200 Mrs. Alle diese älteren Schulden werden gegen den gleichen Nennwerth der neuen Anleihe umgetauscht; der Ueberschuss der letzteren soll zu Vervollständigungsbauten verwendet werden.

Die Benevente - Minas - Eisenbahngesellschaft, welche s. Zt. ihre Rechte an die Companhia geral de Estradas de ferro no Brazil übertrug (vergl. Nr. 1 S. 8 d. Ztg.), hat anstatt der bedungenen Antheilscheine der neuen Gesellschaft 5 % Schuldverschreibungen, und zwar für je zwei jener Antheilscheine 11¼ £ in Schuldverschreibungen erhalten.

Urtheile des Reichsgerichts.

v. O. **Civilrechtliche Haftpflicht des Bauunternehmers aus der Uebertretung von Polizeigesetzen.** — § 367 Nr. 14 R.-Strf.-G.-B.'s. — Aus den Entscheidungsgründen: „Dass der Bauunternehmer derjenige ist, welchen die persönliche Verantwortlichkeit trifft für die im § 367 Nr. 14 R.-Strf.-G.-B.'s mit Strafe bedrohten Unterlassungen, bedurfte keiner besonderen Ausführung, da sich diese Annahme aus den einschlagenden Gesetzen von selbst ergibt. Schon die Wortfassung des Polizeigesetzes: „Wer Bauten .... vornimmt, ohne die von der Polizei angeordneten oder sonst erforderlichen Sicherheitsmaassregeln zu treffen" lässt entnehmen, dass der Bauunternehmer (denn er ist es, welcher den Bau „vornimmt") als die ausdrücklich vom Gesetz bezeichnete Persönlichkeit erscheint, welcher es obliegt, jene Anordnungen zu treffen, welche ihm das Gesetz gerade in dieser Eigenschaft auferlegt und deren Unterlassung er somit zu verantworten hat. Eine im Gesetz begründete Verantwortlichkeit kann aber nicht ohne weiteres auf andere übertragen werden und geht es insbesondere nicht an, dieselbe durch Verweisung auf die etwaige Schuld Untergebener abzulehnen. — Liegt aber dem Bauunternehmer, als demjenigen, welcher die Gesammtthätigkeit der den Bau Ausführenden beherrscht, die Pflicht ob, das Bauwerk in einer den Anforderungen der öffentlichen Sicherheit entsprechenden Weise ausführen zu lassen, so ist er auch, wenn er diesen vom Polizeigesetze an ihn gestellten Anforderungen nicht entspricht, im Sinne des einschlagenden Civilgesetzes als derjenige anzusehen, welcher das Gesetz „vernachlässigt" und diese Vernachlässigung macht ihn gemäss § 26, I 6 A. L.-R. für allen Schaden haftbar, welcher durch Beobachtung des Gesetzes hätte vermieden werden können. — Beklagter meint zwar, § 367 Nr. 14 R.-Strf.-G.-B.'s schreibe nicht vor, dass Stellen, wie die hier fragliche, beleuchtet werden müssen, sei also nur eine allgemeine Vorschrift und kein Polizeigesetz im Sinne des § 26, I 6 A. L.-R.'s, bedürfe vielmehr erst der Ergänzung durch eine polizeiliche Vorschrift; allein auch dieser Angriff geht fehl: Es mag zugegeben werden, dass ganz allgemein und unbestimmt lautende Vorschriften, deren Tragweite im einzelnen Falle oft zweifelhaft ist, und in betreff deren das Gesetz selbst eine Ergänzung durch besondere Vorschriften ins Auge gefasst hat, wie dies im § 120 Abs. 3 der R.-Gewerbe-Ordnung der Fall ist (vgl. Erk. d. V. Civ.-Sen. v. 21. Dezember 1881; Entsch. Bd. VI S. 62), als Polizeigesetze im Sinne des § 26, I 6 A. L.-R.'s nicht anzusehen sind. Dies gilt aber nicht für solche Gesetze, welche ihrem ganzen Inhalte nach unzweifelhaft den Charakter eines Polizeigesetzes haben und welche nicht bloss allgemeine Grundsätze, sondern Vorschriften enthalten, deren Anwendbarkeit auf den einzelnen Fall sich ohne Schwierigkeit beurtheilen lässt. — Dass § 367 Nr. 14 R.-Str.-G.-B.'s ein solches Polizeigesetz ist, erscheint unbedenklich und ist auch in der Rechtsprechung des Reichsgerichts bereits anerkannt. (Vgl. Entsch. in Civils. Bd. VI S. 261.) Seine zweite Alternative, welche neben den bei Bauten von der Polizei angeordneten noch von den „sonst erforderlichen" Sicherungsmaassregeln spricht, hat zunächst solche Vorsichtsmaassregeln im Auge, welche aus Anlass eines Baues zu treffen sind, um das Publikum vor Unfällen zu schützen. Die hier erforderlichen Sicherungsmaassregeln, wie das Anbringen von Planken, Warnungszeichen usw. sind regelmässig durch allgemeinen Geschäftsgebrauch und durch Herkommen bestimmt und so bekannt, dass es im einzelnen Fall klar liegt, was nach dem Polizeigesetze zu thun oder zu unterlassen ist. — Mag es auch unter Umständen der Prüfung im Einzelfalle bedürfen, ob das Kriterium, dass die Anwendbarkeit des Gesetzes keine Schwierigkeiten biete, gegeben ist — jedenfalls konnte der zweite Richter dies bezüglich der Nothwendigkeit, einen an einer öffentlichen Ortsstrasse belegenen Steinhaufen bei Nacht zu beleuchten, ohne weiteres annehmen. — Mit Rücksicht auf diese unbedingte und zweifellose Nothwendigkeit der unterlassenen Anordnung konnte der zweite Richter bei dem Beklagten, einem gewerbsmässigen Bauunternehmer, auch das Bewusstsein der bezüglichen Verpflichtung und der auf Grund derselben zu treffenden speziellen Anordnung ohne weiteres unterstellen. (Erk. des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 27. November 1890; Jurist. Wchschr. 1891 S. 28.)

Der § 1 des Haftpflichtgesetzes ist durch das Unfall-Versicherungsgesetz nur insoweit aufgehoben, als das letztere einen Entschädigungsanspruch gewährt. Thatbestand. Der Hilfsbremser St. wurde am 9. April 1888 bei Verrichtung seiner dienstlichen Obliegenheiten auf dem Bahnhofe zu Kupferdreh überfahren und der Art verletzt, dass er am folgenden Tage starb. Die Klägerin, seine Mutter, ist nach ihrer Behauptung erwerbsunfähig und von dem Verunglückten mit Beiträgen bis zu 20 ℳ monatlich unterstützt worden. Eine Entschädigung auf Grund des Unfall-Versicherungsgesetzes ist durch rechtskräftige Entscheidung abgelehnt worden, weil der Verunglückte nicht der einzige Ernährer der Klägerin war und beantragt letztere mit der gegenwärtigen auf die §§ 1 und 3 des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 gestützten Klage: den beklagten Eisenbahnfiskus zur Zahlung einer lebenslänglichen pränumerando zu entrichtenden Rente von 20 ℳ für den Monat seit dem 9. April 1888 zu verurtheilen. Der Beklagte hat Abweisung der Klage beantragt.

Das Landgericht zu Düsseldorf erklärte den Anspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt.

Mit Urtheil des Oberlandesgerichts zu Köln vom 12. Dezember 1890 wurde die Berufung des Beklagten verworfen.

Gegen dieses Urtheil hat der Beklagte die Revision eingelegt.

Entscheidungsgründe:

Nach dem mit der Revision angegriffenen Urtheile ist unbestritten, dass die thatsächlichen Voraussetzungen der erhobenen Entschädigungsklage nach §§ 1 und 3 des Haftpflicht-

gesetzes vom 7. Juni 1871 vorliegen. Ebenso dass der Verunglückte zu den nach dem Unfall-Versicherungsgesetze vom 6. Juli 1884 bezw. dem Ausdehnungsgesetze vom 28. Mai 1885 versicherten Personen gehörte und dass die Klägerin, dessen Mutter, nach dem Unfall-Versicherungsgesetze § 6, 2b eine Rente nur deswegen nicht anzusprechen hat, weil der Verunglückte nicht ihr einziger Ernährer war.

Der Angriff der Revision richtet sich lediglich gegen die Entscheidung der Rechtsfrage, ob Klägerin, obgleich sie zu den Hinterbliebenen des Verunglückten im Sinne des § 6 des Unfall-Versicherungsgesetzes gehört, dennoch durch § 95 daselbst von einer Entschädigungsforderung nach dem Haftpflichtgesetze nicht ausgeschlossen sei, weil sie unter der gegebenen Voraussetzung, dass der Verunglückte nicht ihr einziger Ernährer war, eine Rente auf Grund des Unfall-Versicherungsgesetzes nicht ansprechen kann. Diese Frage ist bereits in Sachen Klauser gegen Dielen (einer Kölner Sache) von dem heute erkennenden Senat des Reichsgerichts im Urtheil vom 15. November 1889, Rep. II, 213/89 (vergl. auch gedruckte Entscheidungen des Reichsgerichts Bd. XXIV S. 122/23) im Sinne des angefochtenen Urtheils entschieden worden und da die erneute Prüfung hiervon abzugehen keine Veranlassung gegeben hat, genügt es hier auf die Begründung jener früheren Entscheidung zu verweisen.

Urtheil des II. Civilsenats des Reichsgerichts vom 1. April 1891 in der Sache St. w. Preuss. Eisenbahnfiskus, Eisenbahn-Betriebsamt — Bergisch-Märkisch — zu Düsseldorf.

Bücherschau und Kartenwerke.

Jahrbuch der Berliner Börse 1891—92. Ein Nachschlagebuch für Banquiers und Kapitalisten. Dreizehnte Ausgabe. Herausgegeben von der Redaktion des „Berliner Actionär" J. Neumann, E. Freystadt. Im Verlage der Königlichen Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW, Kochstrasse 68/70. Preis 10 ℳ.

Dieses Jahrbuch, welches bereits seit 13 Jahren herausgegeben wird, bedarf wohl kaum einer Empfehlung, da es längst durch seine Zuverlässigkeit, Uebersichtlichkeit und Vollständigkeit als bester Führer für Kapitalisten und Behörden sich bewährt hat.

In dem Werke findet man eine eingehende Darstellung der Deutschen und fremden Anlage-, der Bank- und Versicherungspapiere, ausführliche Auskunft über Berg- und Hüttenwerke, über die Ertrags- und Betriebsverhältnisse der Deutschen Industriegesellschaften usw. Den Schluss bildet eine ebenso übersichtliche als knappe Darstellung der finanziellen Verhältnisse der Eisenbahnen des In- und Auslandes, soweit deren Papiere an der Berliner Börse gehandelt werden.

Dr. Koch's Uebersichtskarte der Eisenbahnen und Eisenbahn-Abstossstationen Mitteleuropas (Quadratkarte) mit Verzeichniss der Bahngebiete. August-Ausgabe 1891. Preis 1 ℳ 50 ₰.

Diese nach Bahngebieten kolorirte Uebersichtskarte, welche soeben in neuer Auflage erschien, den Stand des Mitteleuropäischen Eisenbahnnetzes im August 1891 wiedergebend, ist in kleine Quadrate getheilt, welche das Mittel an die Hand geben, um sich über die geographische Lage einer jeden Eisenbahnstation Mitteleuropas rasch und leicht zu vergewissern. In dem alphabetischen Stations- und Ortsverzeichniss, zu welchem die Karte herausgegeben wird, ist nämlich bei jedem Stationsorte angegeben, in welchem der durch Buchstaben und Zahlen genau bezeichneten Quadrate die Stationen liegen.

Dr. Koch's Ortsverzeichniss, welches den zweiten Theil von dessen Handbuch für den Eisenbahn-Güterverkehr bildet und in 6. Auflage im Mai 1889 erschien, ist, wie wir nachträglich bemerken, im Mai d. J. (1891) durch einen umfassenden Nachtrag ergänzt worden, welcher die vom Mai 1889 bis 15. Mai 1891 eingetretenen Aenderungen enthält. Preis 50 ₰.

Verschiedenes.

Luxemburg.

Das Nationallied: „Der Feierwôn."

Das fast nur unter dem Titel: „Der Feierwôn" (Feuerwagen = Eisenbahnlokomotive) bekannte bisherige Luxemburgische Nationallied dürfte der einzige Fall sein, dass das Nationallied eines Volkes unmittelbar an das Eisenbahnwesen anknüpft; deshalb wird ihm auch in diesen Blättern ein Platz zuzuerkennen sein.

Bei Gelegenheit der Eröffnung der ersten Luxemburgischen Eisenbahn (Strecke Luxemburg-Belgische Grenze der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn) dichtete es 1859 Michel Lentz und gab ihm die Ueberschrift: „D' Letzeburger. Erenneronk un de 4. Oktober 1859. Mengem Land zóerkannt. Weis a Wirder fum Michel Lentz." (Die Luxemburger. Erinnerung an den 4. Oktober 1859. Meinem Land zuerkannt. Weise und Worte von Michel Lentz.)

Der erste Vers lautet:

De Feierwôn den as berêt
E peift durch d' Loft a fort et gêt
Am Dauschen iwer d' Stross fun Eisen,
An hie gêt stolz den Noper weisen,
Dat mir nun och de Wé hu font
Zum eweg grosse Folkerbond:
Kommt hier aus Frankreich, Belgie, Preisen,
Wir wollen iech ons Hemecht weisen;
Frot ir no alle Seiten hin,
We mir eso zefride sin.

Hochdeutsch:

Der Feuerwagen, der ist bereit,
Er pfeift durch die Luft und fort es geht
Mit Tosen über die Strasse von Eisen,
Und er geht stolz den Nachbarn weisen,
Dass wir nun auch die Wege haben gefunden
Zum ewig grossen Völkerbunde.
Kommt her aus Frankreich, Belgien, Preussen,
Wir woll'n Euch unsre Heimath weisen;
Fragt Ihr nach allen Seiten hin,
Wie wir doch so zufrieden sind.

In den folgenden fünf Versen preist der Dichter die Schönheit des Landes, die Wohlfahrt und Zufriedenheit der Bewohner und kommt in der Schlusszeile des sechsten Verses zu dem Ergebniss: „Mir welle bleiwe wat mir sin." Diese Zeile wurde nach 1866 aus Preussenangst durch die jetzt wieder mehr und mehr ausser Gebrauch kommenden Worte: „Mir welle jo (durchaus) kan Preise gin (werden)" ersetzt.

Der Amerikanische Eisenbahnzahlmeister.

Eine ganz eigenartige Stellung bekleidet in Amerika der Eisenbahnzahlmeister, der zuweilen Tausende von Meilen während seiner Monatstour zurücklegen muss, um allen Angestellten und Arbeitern der von ihm vertretenen Linien die Gehälter und Löhne zukommen zu lassen. So verlässt z. B., wie die „Deutschen Verk.-Bl." mittheilen, der „fliegende Zahlmeister" der Santa Fé-Eisenbahngesellschaft jeden Monat zu bestimmter Zeit mit seiner „Pay-Car" (Zahlwagen) den Sitz seiner Gesellschaft und macht die vorgeschriebene Rundreise. Die bevorstehende Auszahlung und die Ankunft des Geldwagens wird den darauf Wartenden schon Tags zuvor durch einen an den Lokomotiven der Personenzüge angebrachten goldenen Pfeil angezeigt. Am nächsten Tage erscheint dann ein zum Auszahlungsbüreau eingerichteter Wagen, in welchem sich der Zahlmeister, sein Gehilfe, ein Kondukteur und ein Diener, oft auch mehrere Ingenieure, die aus technischen Gründen mitfahren, befinden. Dieser einzelne Wagen ist einfach an eine Lokomotive gehängt und macht so seine Tour. Die Auszahlung geht in der Weise vor sich, dass an jeder Station zunächst die höheren Angestellten in dem Zahlwagen ihre Gehälter in Empfang nehmen; ihnen folgen in Gruppen eingetheilt die Arbeiter der ganzen Strecke. Befindet sich eine solche Abtheilung zu weit entfernt von einer Station, so sucht sie der Zahlmeister in seinem Wagen dort auf, wo sie gerade zur Zeit beschäftigt ist. Ein solcher für die Auszahlung bestimmter Sonderzug hat das Vorrecht, überall auf der Strecke anzuhalten und mit beliebiger Schnelligkeit zu fahren. Obwohl sein Erscheinen schon Tags vorher angekündigt wird, läuft er doch häufig Gefahr, von einem daher sausenden Zuge zertrümmert zu werden, eine Gefahr, die dadurch erheblich vermehrt wird, dass die meisten Amerikanischen Bahnen nur einen Schienenstrang besitzen. Lokomotivführer und Heizer müssen daher doppelte Vorsicht gebrauchen, nicht selten aber auch in fast tollkühner Weise durch schnelles Fahren einen Unglücksfall zu vermeiden suchen. Eine andere Gefahr haben die Zahlbeamten zu bestehen, wenn sie mit dem ihnen anvertrauten Gelde in kleineren Orten zu übernachten gezwungen sind. Selbst während der Mahlzeiten, die sie zumeist in den Stationshäusern zu sich nehmen, führen sie die Packete von Dollarscheinen und die mit klingender Münze gefüllten Beutel bei sich, und auch im Hotel sind sie stets wohlbewaffnet und durch eine Anzahl von Getreuen beschützt. Im Falle eines Nachtaufenthalts im Gasthofe nimmt der Zahlmeister die Geldsäcke mit in sein Bett. Ausserdem können unterwegs sich noch andere Gefahren einstellen, da natürlich die Wegelagerer darauf ausgehen, den Zug zum Entgleisen zu bringen und auszuplündern; gehört es in diesen Gegenden doch nicht zu den Seltenheiten, dass selbst mit Hunderten von Personen besetzte Züge von ein paar Banditen buchstäblich ausgeraubt werden. Die Verantwortlichkeit und die Gefahren, die der Beruf eines solchen Eisenbahnzahlmeisters mit sich bringt, sind also keine geringen; der Posten erfordert Umsicht, Energie und keinen geringen Grad von persönlichem Muthe.

Personalnachrichten.

Bayerische Staatseisenbahnen.

⊙ Der Bezirksingenieur der Generaldirektion der Staatseisenbahnen Karl Straub ist auf Ansuchen zu dem Ober-Bahnamte München und der Abtheilungsingenieur August Mangold in Bamberg zur Generaldirektion der Staatseisenbahnen versetzt, der Betriebsingenieur Heinrich Kunstmann in Augsburg zum Bezirksingenieur daselbst und der Abtheilungsingenieur bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen Friedrich Förderreuther zum Betriebsingenieur bei dieser Stelle befördert. Zu Abtheilungsingenieuren wurden ernannt die Ingenieurassistenten Adolf Weingarth von Passau beim Ober-Bahnamte München, Heinrich Liederer von Liederscron von Hof bei dem Ober-Bahnamte Bamberg mit dem Wohnsitze in Neuenmarkt, Georg Fleidl von Hassfurt bei dem Ober-Bahnamte Bamberg und Karl Seefried von Traunstein bei dem Ober-Bahnamte Rosenheim.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafen-Verband. Berichtigung des Tarifnachtrages IV zum Tarifhefte 2. Im Nachtrag IV zum Tarifhefte 2 für oben bezeichneten Verband soll der Frachtsatz Lübeck-Olmütz im Ausnahmetarife Nr. 12 (Baumwolle etc.) anstatt 3,42 richtig 3,45 Mark pro 100 kg lauten.

Diese Berichtigung gilt ab 15. Oktober l. J.

Wien, den 29. August 1891. (1753)

Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

2. Güterverkehr.

Am 1. Oktober l. J. tritt der Nachtrag XV zu Tarifheft IV des **Oesterr.-Böhmisch - Bayerisch - Vorarlberger Gütertarifs** in Kraft.

München, den 26. August 1891. (1754)

Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Die in dem vom 1. September l. J. ab gültigen 1. Heft der Bayerisch-Schweizerischen Gütertarife enthaltenen Frachtsätze für die Station Würzburg Bayerischer Bahnhof gelten vom 1. September l. J. an auch für den Verkehr zwischen Würzburg Badischer Bahnhof einerseits und den betr. Schweizerischen Stationen andererseits (im Südwestdeutsch-Schweizerischen Verbande).

Soweit durch die neuen Sätze Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Taxen noch bis Ende November l. J. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 31. August 1891. (1755)

Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Westfälisch-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Am 4. September d. J. tritt Nachtrag III zum Heft 1 des Gütertarifs in Kraft, welcher unter anderem Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten und Mühlenfabrikaten enthält.

Abzüge des Nachtrags sind durch die betheiligten Güterexpeditionen zu beziehen.

Dresden, am 29. August 1891. (1756)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Güterverkehr und Deutsch-Niederländischer Verband. In den nachbezeichneten Ausnahmetarifen des Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Güterverkehrs und des Deutsch-Niederländischen Verbandes treten am 15. September d. J. folgende Aenderungen ein:

Der Ausnahmetarif N. für bestimmte Stückgüter wird unter Ziffer 2 (Futtermittel, folgende) durch Aufnahme von „Reisabfälle, wie im Spezialtarif II des Niederländisch-Deutschen Gütertarifs — Theil I — unter dieser Position genannt," ergänzt. — Ferner werden zur Beförderung nach dem Ausnahmetarif N. für bestimmte Stückgüter allgemein Gegenstände zugelassen, welche in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können, insoweit diese Artikel im übrigen zu den im Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs aufgeführten Gütern gehören. — Im Ausnahmetarif P. des Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen bezw. R. des Deutsch-Niederländischen Güterverkehrs für Düngemittel, Erde, Kartoffeln und Rüben wird unter Ziffer 3 (Kartoffeln) die Bezeichnung „Pressrückstände von Kartoffeln" in „Abfallwasser bei der Kartoffelstärke-Fabrikation (Pülpe)" abgeändert und unter Ziffer 4 (Rüben) aufgenommen „Scheideschlamm von der Zuckerfabrikation (Pressschlamm, Scheidekalk, Saturationsschlamm)".

Elberfeld, den 28. August 1891. (1757)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Frankfurt a/M.-Hessischer Wechselverkehr. Der im Lokal- und Wechselverkehr der Preussischen Staatsbahnen am 1. September d. J. zur Einführung kommende Ausnahmetarif für Getreide aller Art, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate findet mit Gültigkeit vom 10. September d. J. ab auch Anwendung auf den direkten Verkehr zwischen sämmtlichen Stationen des diesseitigen Bezirks einerseits und den Stationen der Strecken Hanau-Frankfurt a/M.-Eschofen (Limburg) und Niedernhausen, Wiesbaden der Hessischen Ludwigsbahn andererseits.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterabfertigungsstellen. (1758)

Frankfurt a/M., den 29. August 1891.

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahngüterverkehr Frankfurt am Main-Magdeburg. Mit dem 15. Oktober d. J. gelangen die im obenbezeichneten Verkehr bestehenden Ausnahmesätze für Eisenerze etc. zwischen Sangerhausen und Vienenburg, sowie die Stationssätze zwischen Nordhausen und Kreiensen zur Aufhebung. An Stelle der ersteren treten die regelrechten Sätze des Spezialtarifs III und an Stelle der letzteren die der allgemeinen Kilometertariftabelle für die betreffende Entfernung enthaltenen normalen Frachtsätze.

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Verkehrsbüreau. (1759)

Frankfurt a. M., den 2. September 1891.

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Nachdem die Arnstadt-Ichtershausener, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer und Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn den Ausnahmetarif für Getreide und Mühlenfabrikate nunmehr angenommen haben, kommt dieser Ausnahmetarif vom 1. September d. J. ab in den in unserer Bekanntmachung vom 31. August d. J. bezeichneten Verkehren ohne Einschränkung zur Anwendung.

Hannover, den 1. September 1891. (1760)

Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 15. September l. J. ist die Station Niederflörsheim der Hessischen Ludwigsbahn in den Ausnahmetarif Nr. 5 (für Güter des Spezialtarifs III) der Südwestdeutsch-Schweizerischen Tarifhefte I B bis F und II E einbezogen worden.

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 30. August 1891. (1761)

Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen.

Am 1. Oktober l. J. gelangt der Nachtrag IX zu Tarifheft II des **Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Gütertarifs** zur Einführung.

München, den 26. August 1891. (1762)

Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Berlin-Sächsischer, Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer, Magdeburg-Sächsischer und Norddeutsch-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Am 4. September d. J. gelangen zu den Gütertarifen für die vorbezeichneten Verbandsgüterverkehre Nachträge zur Einführung, welche u. a. einen Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten und Mühlenfabrikaten bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für diese Gewichtsmenge enthalten. Dieser Ausnahmetarif findet auf Entfernungen von mehr als 200 km Anwendung. Abdrücke der betreffenden Nachträge sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, am 29. August 1891. (1763)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ungarisch-Deutscher bezw. Ungarisch-Niederländischer Holzverkehr. Gleichzeitig mit der am 1. Oktober d. J. stattfindenden Einführung des Tarifheftes V zum Theil II des Niederländisch-Oesterreich.-Ungarischen Verbandes, welches Ausnahmesätze für Holz von Ungarischen nach Niederländischen Stationen enthält, wird der Ungarisch-Deutsche bezw. Ungarisch-Niederländische Holztarif Theil II vom 1. Dezember 1882 nebst Nachtrag I—VII mit der Maassgabe vollständig aufgehoben, dass, soweit Tariferhöhungen und Verkehrsbeschränkungen eintreten werden, die Frachtsätze des Tarifs vom 1. Dezember 1882 nebst Nachträgen noch bis zum 31. Oktober d. J. Anwendung finden. Abzüge des obenbezeichneten Tarifhefts V sind bei der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatsbahnen und den Endbahnen zu beziehen.

Breslau, den 1. September 1891. (1764)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandverwaltungen.

Staatsbahn-Güterverkehr Altona-Breslau. Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. tritt zum vorbezeichneten Gütertarif der Nachtrag 6 in Kraft. Derselbe enthält u. a. bereits früher veröffentlichte Ergänzungen der „Besonderen Bestimmungen zu dem Betriebsreglement", direkte Kilometerentfernungen für die Verkehrsstellen Grafenort und Niedobschütz des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau, ermässigte Ausnahmesätze für Eisen und Stahl usw. der Spezialtarife I und II für den Versand von Oberschlesischen Hüttenstationen nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona, sowie einen ermässigten Ausnahmetarif für Getreide aller Art, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate.

Der Nachtrag ist — soweit der Vorrath reicht — bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen unentgeltlich zu haben.

Altona, den 29. August 1891. (1765)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. September d. J. kommt für die diesseitigen Stationen in allen direkten und Verbandverkehren, an welchen dieselben betheiligt sind, ein Ausnahmetarif für Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate zur Einführung, welcher auf Entfernungen über 200 km ermässigte Frachtsätze enthält.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Waren, den 30. August 1891. (1766)
Betriebsabtheilung
Mecklenburgische Südbahn.

Hessische Ludwigsbahn. Am 1. September l. J. erscheint zu unserem Lokal-Gütertarif vom 15. Januar 1889 der Nachtrag VIII. Derselbe ist von unserem Tarifbüreau, welches auch Auskunft ertheilt, unentgeltlich zu beziehen.

Mainz, den 30. August 1891. (1767)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts. Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Guben, Kunzendorf N. L. und Menzelen neu in den Tarif vom 1. April d. J. aufgenommen und die Frachtsätze der Stationen Königsberg i/Pr. und Königsberg i/Pr. Licentbhf. ergänzt. Ferner wird das Verzeichniss der Nichtverbandhäfen, nach welchen Beförderung unter Berechnung von Zuschlagsfrachten stattfindet, erweitert und berichtigt.

Altona, den 31. August 1891. (1768)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Reichsbahn - Staatsbahnverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. September l. J. ab kommt für die Beförderung von Eisenerzen zwischen Kinzenbach (Direktionsbezirk Frankfurt a/M.) und Ueckingen (Station der Reichsbahnen) ein Ausnahmefrachtsatz von 0,68 ℳ für 100 kg zur Eintührung. (1769)

Frankfurt a/M., den 1. September 1891.
Königliche Eisenbahndirektion.

---

a) Nassau - Badischer Güterverkehr, b) Nassau - Pfälzischer Güterverkehr, c) Nassau - Elsass - Lothringischer und d) Reichsbahn - Staatsbahn - Güterverkehr. Die am 15. September d. J. im Verkehre der Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen unter sich zur Einführung kommende Bestimmung, nach welcher die Ausnahmetarife für Eisenerze (einschliesslich Kiesabbrände und Schlacken zum Verhütten) und für Schwefelkies nur noch bei Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der thatsächlich gestellten Wagen zur Anwendung zu bringen sind, tritt am 15. Oktober d. J. auch in den vorbezeichneten Verkehren in Kraft. (1770)

Frankfurt a/M., den 1. September 1891.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Galizisch - Norddeutscher Eisenbahn-Verband, Heft 1. Mit dem 1. Oktober d. J. werden von Gródek und Zloczów, Stationen der Galizischen Carl Ludwigbahn, nach den Seehafenstationen transito direkte Frachtsätze für Papier aller Art zum Export nach ausserdeutschen Ländern eingeführt.

Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 2. September 1891. (1771)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Am 1. Oktober l. J. gelangt unter dem Titel: **„Oesterreichisch - Ungarisch-Bayerischer Verbands-Gütertarif, Theil V Heft 2"** ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung mineralischer Kohlen und Koks von Stationen der K. K. priv. Böhmischen Westbahn und der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und der in Verbindung mit diesen verwalteten Eisenbahnen nach Stationen der K. Bayerischen Staatseisenbahnen zur Einführung.

Hierdurch wird der gleichnamige Ausnahmetarif vom 1. November 1890 nebst Nachtrag I hierzu aufgehoben bezw. ersetzt.

München, den 31. August 1891. (1772)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Am 1. Oktober l. J. gelangt der Nachtrag II zu Theil V Heft 1 des **Oesterreichisch-Ungarisch - Bayerischen Verbandsgütertarifs** zur Einführung.

München, den 31. August 1891. (1773)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. ist zum Hessisch-Württembergischen Gütertarif vom 1. Oktober 1890 der Nachtrag II erschienen. Derselbe ist von unserem Tarifbüreau, welches auch Auskunft ertheilt, zu erhalten.

Mainz, den 31. August 1891. (1774)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Königl. Ungar. Staatseisenbahnen. Einführung des Nachtrages II zu dem auf den Linien der Königl. Ungar. Staatseisenbahnen gültigen Kilometerzeiger und Lokalgütertarif (Theil II). Am 1. September 1891 tritt zu dem auf den Linien der Königl. Ungar. Staatseisenbahnen vom 1. Januar gültigen Kilometerzeiger und Lokalgütertarif (Theil II) der II. Nachtrag in Kraft.

Diese Nachträge enthalten die Eliminirung der Stationen Beskid und Lawoczne der K. K. Oesterr. Staatsbahnen und der auf dieselben bezüglichen Bestimmungen, beziehungsweise die Ausserkraftsetzung der betreffenden Kilometerentfernungen und Frachtsätze, und gleichzeitig die Einführung der direkten Gebührenberechnung bis und ab Beskid-Landesgrenze, sowie Vidrány und Vidrány-Landesgrenze.

Diese Nachträge sind in der Tarifabtheilung der Direktion und in den grösseren Stationen der Königl. Ungar. Staatseisenbahnen für 5 kr. pro Exemplar erhältlich.

Budapest, am 29. August 1891. (1775)
Die Direktion.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Petroleumverkehr aus Galizien. Mit 20. September cr. tritt zu dem ab 1. September cr. gültigen Ausnahmetarife für Petroleum roh und raffinirt etc. etc. der Nachtrag I in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages sind um den Preis von 5 kr. bei den betheiligten Verwaltungen und den grösseren Verbandstationen erhältlich.

Wien, im August 1891. (1776)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Hessische Ludwigs - Eisenbahngesellschaft. Zu den Tarifen für den direkten Personen- und Gepäckverkehr zwischen den Stationen der Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (rechtsrh.) und Köln (linksrh.) einerseits und Stationen der Hessischen Ludwigsbahn andererseits sind vom 15. September d. J. ab gültige Nachträge ausgegeben worden. Nähere Auskunft ertheilen die an den Verkehren betheiligten Stationen.

Mainz, den 31. August 1891. (1777)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

4. Lieferfristen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Wegen Einschiffung, Beförderung und Ausschiffung von Truppen wird, unter voller Aufrechthaltung des Gepäck-, Expressgut-, Schnellzugseilgut- und des Viehverkehrs während des ganzen 14. sowie bis zum Mittag des 15. September auf der Station Neudietendorf und vom 18. September Mittags bis zum 20. September Abends auf den Stationen Ballstädt, Grossengottern, Langensalza und Mühlhausen der gesammte übrige Eilgut- und Frachtgutverkehr (Stückgut und Wagenladungen), mit Ausnahme jedoch der Sendungen von Lieferanten und Behörden zu militärischen Zwecken, eingestellt. Während den angegebenen Zeiten wird sonach auf den genannten Stationen weder Annahme noch Auslieferung bezüglich der betroffenen Güter stattfinden. Mit Rücksicht auf diese nothwendige Verkehrseinstellung setzen wir hiermit auf Grund der Bestimmung des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands im § 57 Abs. 3 — unter Vorbehalt der bereits nachgesuchten Genehmigung der Aufsichtsbehörde — für Eil- und Frachtgüter, welche nach der Station Neudietendorf bestimmt sind, einen 24stündigen, und für solche, deren Adressstation eine der anderen oben genannten 4 Stationen ist, einen 48 stündigen Lieferfristzuschlag soweit fest, als die bezeichneten Tage des 14. und 15. und bezw. 19. und 20. September d. J. in die Lieferfrist selbst fallen.

Erfurt, den 1. September 1891. (1778)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verdingungen.

Verdingung der Lieferung eines Dampfkessels für die Hauptwerkstatt Gotha am 12. September d. J., Vormittags 11½ Uhr, im unterzeichneten Büreau.

Der Ausschreibung liegen die durch die Regierungs-Amtsblätter bekannt gemachten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 zu Grunde.

Bedingungen nebst Zeichnung liegen im unterzeichneten Büreau während der Geschäftsstunden zur Einsichtnahme aus, dieselben können auch nebst dem Angebotsbogen gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ 40 ₰ in Baar (nicht in Briefmarken) portopflichtig von da bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und mit der im Angebotsbogen bezeichneten Aufschrift bis zu oben angegebenem Termin einzureichen.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Erfurt, den 29. August 1891. (1779)

Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Personenwagen-Lieferung. Die Lieferung von

6 Stück zweiachsigen Personenwagen I. und II. Klasse mit je einer Abtheilung I. und 3 Abtheilungen II. Klasse, 3 Aborten, freien Lenkachsen, Gasbeleuchtung, Dampfheizung, Luftdruckbremse, Leitung für Luftsaugbremse und elektrischem Interkommunikationssignal,

1 Stück dergleichen ohne Luftdruckbremse, elektrischem Interkommunikationssignal und Leitung für Luftsaugbremse, jedoch mit Spindelbremse,

2 Stück zweiachsige Personenwagen III. Klasse mit Oberlicht zu je 4½ Abtheilungen, 2 Aborten, Dampfheizung, Gasbeleuchtung, der eine der Wagen mit, der andere ohne Spindelbremse

soll auf dem Wege öffentlichen Ausgebots mit Vorbehalt der Auswahl unter den Anbietern vergeben werden. Die Bedingungen und Zeichnungen liegen bei der Maschinen-Hauptverwaltung in Chemnitz zur Ansicht aus, können aber auch von dort gegen Einsendung von je 2 ℳ für jede Wagengattung bezogen werden.

Die Angebote, welche mit der Aufschrift: „Personenwagen-Lieferung“ an die unterzeichnete Generaldirektion bis zum 21. September d. J. zu richten sind, haben ausser dem Preise für jeden frei Bahnhof Chemnitz gestellten, völlig betriebsfähigen Wagen auch den kürzesten Ablieferungstermin zu enthalten. Am 22. September d. J., Vorm. 10 Uhr findet die Eröffnung der Angebote in Gegenwart etwa erschienener Anbieter statt. Die Anbieter bleiben bis zum 6. Oktober d. J. an ihre Gebote gebunden. Wer bis dahin eine Antwort nicht erhalten hat, kann sein Angebot als erledigt betrachten.

Dresden, am 31. August 1891. (1780)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

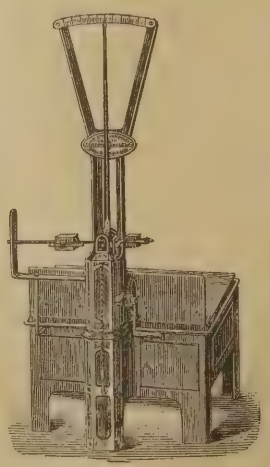
Billetschränke
einfache, rechteckige und runde drehbare, mit Gefächern von Weissblech liefert die Billetschrankfabrik von
Chr. Hartmann in Elberfeld.
Referenzen: Die verehrlichen Eisenbahn-Direktionen zu Elberfeld, Köln rechtsrheinisch, Münster, Strassburg, Magdeburg, Blankenburg, Breslau, Christiania u. a.

Die Bombe.
Enthüllungen über den Bau und die Verwaltung der serbischen Staatsbahnen. — A. d. Serb. übers. v. W. Rudow. — M. e. Vorw. v. Carl Paasch. — — Preis **1 ℳ 20 ₰**. —
Franko gegen **M. 1.25** in Marken. — Gustav Uhl, Verlag, in Leipzig.

Felten & Guilleaume, Carlswerk, Mülheim Rh.
Das Carlswerk
fabrizirt für Eisenbahnbedarf
Eisen-, Stahl- u. Kupferdraht
und Drahtlitzen
für Telegraphen- u. Signalleitungen
Zugbarrièren, Einfriedigungen,
Bindezwecke etc.
Drahtkordeln für Läutewerke.
Verzkt. Stahl-Stacheldraht
nebst allem Zubehör.
Drahtseile aller Art
für Aufzüge, Winden, Krahnen,
Zugseile für schiefe Ebenen,
Drahtseile für Seilbahnen,
Schiebebühnenseile, Trajectseile.
Telegraphen-, Telephon- und
Elektrisch-Licht-Kabel.
Felten & Guilleaume
Rosenthal, Cöln a/Rhein
Mechan. Bindfadenfabrik
und Hanfseilerei.

Für Eisenbahnwerkstätten.
August Kirsch & Co.
Präcisions-Messwerkzeug-Fabrik
Damm-Aschaffenburg, Bayern.
Specialität:
Winkel, Lineale, Richtplatten, Maassstäbe, Caliber, Lehren in beliebigen Grössen und andere Messwerkzeuge in genauester, vorzüglichster Ausführung.
Alleinfabrication und Verkauf von Ditzel's Lehre für Eisenbahn-Achsen D. R.-P. 51013 prämiirt vom Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten von Preussen.
Unentbehrliches Mess-Instrument beim Beziehen von Achsen mit Radreifen, Aus- und Abdrehen derselben, sowie bei Revision fertiger Achsen. Illustr. Preis-Liste gratis und franco.

Vorkursus: October. **Anhaltische Bauschule Zerbst** Wintersemester: 4. November.
Bauhandwerker, Tischler, Steinmetzen, Ziegelei-Techniker, s. Fachschule f. Eisenb.-, Strassen- u. Wasserbautechniker. Reifeprfg. v. Staats-Prüfungs-Commiss. Kostenf. Ausk. d. d. Direct.

Carl Schenck, Eisengiesserei & Waagenfabrik, Darmstadt.
Combinirte Laufgewichts- und Zeigerwaage für Eisenbahn-Passagiergepäck.
Tragkraft bis zu 1000 Ko.
Der Zeiger wiegt 50 Ko. aus und das Laufgewicht immer von 50 zu 50 Ko.
1 Ko. = 8 m/m.
Die Waage ist mit Schenck's Patententlastung versehen.
Prospecte gratis und franco.

Rasche und bequeme Bedienung.
Bleibende Genauigkeit und zuverlässiges Wiegen.
Einfache Construction und leichte Aufstellung.
Eichfähig.
Im Uebrigen liefere ich Waagen jeder Art u. Grösse.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 70.

Zeitung des Vereins

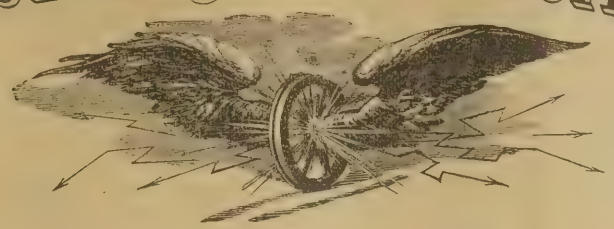
1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 24 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.



Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 9. September 1891.

Inhalt:

Wünsche in betreff der Statistik über Bahnen untergeordneter Bedeutung.

Vereins-Mittheilungen:
- Statistische Nachrichten über die auf den Bahnen des Vereins in dem Berichtsjahre 1887/88 vorgekommenen Radreifenbrüche u. Radreifen-Anbrüche.
- Vereins-Kilometerzeiger.
- Vereins - Güterwagenpark - Verzeichnisse.
- Rundschreiben.

Aus dem Deutschen Reich:
- Staffeltarife.
- Internationaler Personenverkehr.
- Eisenbahn-Fahrpläne.
- Köln-Cassel.
- Preussen: Untersuchungen der Strassenbrücken mit eisernem Ueberbau.
- Gemeindebesteuerung der Eisenb.
- Eröffnungen u. Schliessungen von Stationen.
- Dortmund-Gronau-Enscheder E.
- Umgestaltung d. Bahnhöfe Grunewald und Halensee.
- Breitspurige Eisenbahnen.
- Apparat zum Entwerthen der Eisenbahn-Fahrkarten.
- Kreis Altenaer Schmalspur-E.
- Barmer Strassenbahnen.
- Düsseldorfer Strassenbahnen.
- Hagener Strassenbahn-Gesellsch.
- Moselkanalisirung.

Aus Italien:
- Eröffnung. Betrieb. Bauten und Entwürfe.
- Tram-, Seil- u. elektrische Bahnen.
- Doppelte Drehbrücke.

Aus Frankreich:
- Eisenbahnunglück auf Bahnhof Saint Mandé.
- Ermässigung der Fahrkarten u. Eilgutsteuer.

Aus der Schweiz:
- Kreisschreiben des Eisenbahndepartements, betr. Vorkehren gegen Entgleisungen oder deren Folgen auf Eisenbahnbrücken.
- Schweizerische Nordostb.: Dielsdorf-Niederweningen eröffnet.
- Säntisbahn.
- Zusammenstoss der Züge bei Zollikofen am 17. August 1891.

Die Englischen Eisenbahnen im ersten Halbjahr 1891.

Die Bulgarischen Eisenbahnen.

Aus Asien:
- Türkei. Ostindien. Sumatra. Philippinen.

Verschiedenes:
- Beruf und Lebensdauer.

Personalnachrichten:
- Preussen: Ministerium d. öffentlichen Arbeiten.
- Preussische Staatsbahnen.

Amtliche Bekanntmachungen:
1. Verkehrswiederaufnahme.
2. Güterverkehr.
3. Eisenbahn-Effektenverkehr.
4. Verdingungen.
5. Offene Stellen.

Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Wünsche in betreff der Statistik über Bahnen untergeordneter Bedeutung.

Dermalen gewährt die Statistik über Bahnen untergeordneter Bedeutung dem Eisenbahnfachmann deshalb besonderes Interesse, weil für die Ergänzung des Eisenbahnnetzes vorzüglich nur Bahnen dieser Gattung in Betracht kommen und weil gerade diese Bahnen sowohl in Bezug auf die Finanzirung, den Bau und die Ausrüstung, als auch rücksichtlich der Dienstorganisation, noch in voller Entwickelung begriffene Objekte sind.

Die Fragen, in welcher Weise das Anlagekapital derartiger Bahnen aufgebracht worden ist und in welchem Maasse sich die Interessenten dabei betheiligt hatten, wie weit in einzelnen Fällen die kilometrischen Baukosten herabgedrückt worden sind, was für Wagen und Maschinen in Verwendung stehen, wie sich bei schmalspurigen Wagen das Eigengewicht zur Tragkraft verhält, mit welch niedrigsten kilometrischen Einnahmen die Betriebskosten noch Deckung finden usw., interessiren uns momentan mehr, als die neuesten Daten der Statistik der Hauptbahnen, deren Verhältnisse bereits eine gewisse Stabilität erlangt haben.

Die den Deutschen und den Oesterreichischen Fachleuten am leichtesten zugänglichen statistischen Werke, nämlich die „Statistischen Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen", ferner die „Statistik des Deutschen Reichs-Eisenbahnamtes" und die vom statistischen Departement des Oesterreichischen Handelsministeriums und vom Königlich Ungarischen Landesbüreau herausgegebenen „Statistischen Nachrichten über die Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen" befriedigen aber unser diesbezügliches Interesse deshalb nicht, weil in all diesen Werken die Bahnen untergeordneter Bedeutung, insbesondere jene mit normaler Spur, nur sehr nebensächlich und zum Theil kummulativ mit den Hauptbahnen behandelt werden.

Dazu kommt noch, dass die Oesterreichisch-Ungarische Statistik — wahrscheinlich wegen ihres dualistischen Charakters — verspätet erscheint *) und dass die Vereinsstatistik nur jene Bahnen in Betracht nimmt, welche dem Vereine angehören, was bekanntlich bei sehr vielen Bahnen untergeordneter Bedeutung nicht der Fall ist.

Es fehlt demnach überhaupt an einer ordentlichen Statistik über die Bahnen untergeordneter Bedeutung; insbesondere macht sich die Lückenhaftigkeit der Vereinsstatistik diesbezüglich um so fühlbarer, als gerade diese Statistik, wegen des grossen Umfanges des von ihr behandelten Vereinsgebietes, das übersichtlichste Bild über die Verhältnisse der betreffenden Bahnen geben könnte.

*) Der letzte soeben erschienene Band der Oesterreichisch-Ungarischen Statistik behandelt das Jahr 1888, während die Reichsstatistik und die Vereinsstatistik für 1889 schon seit Monaten vorliegen.

Es ist dringend zu wünschen, dass die angeführten statistischen Werke die Bahnen untergeordneter Bedeutung eingehender behandeln und dass die Vereinsstatistik überdies auch durch Mittheilung über jene Deutschen und Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen, welche dermalen dem Vereine nicht angehören, vervollständigt werde, beziehungsweise, dass der Verein dem Beitritte dieser Bahnen in seinen Verband keine Hindernisse entgegenstelle.

Es dürfte keine Schwierigkeit bieten, die betreffenden Bahnen für den Verein zu gewinnen, ohne dessen Interessen zu nahe zu treten und der Verein hätte dabei den grossen Vortheil der Hebung des Werthes seiner Statistik.

Die „Nebenbahnen", unter welchen hier — in Uebereinstimmung mit dem Beschlusse der Technikerversammlung zu Berlin vom 29. bis 31. Mai 1890 — untergeordnete Bahnen verstanden werden, welche sich von den Hauptbahnen vorzüglich nur durch die geringere Geschwindigkeit der Züge (Maximum 40 km) unterscheiden, könnten nach wie vor kummulativ mit den Hauptbahnen behandelt werden; dagegen sollten aber die „Lokalbahnen", zu welchen nach dem schon erwähnten Beschlusse der Technikerversammlung alle normal- und schmalspurigen Bahnen gehören, rücksichtlich welcher der grösste Raddruck nur 5 000 kg und die grösste Geschwindigkeit nur 30 km beträgt, unbedingt ganz separat behandelt werden und zwar mit der Unterabtheilung in „normalspurige Lokalbahnen" und „schmalspurige Lokalbahnen".

Dem allfälligen Einwande, dass sich für Lokalbahnen in vielen Fällen separate Daten deshalb nicht geben lassen, weil für diese Bahnen nicht immer besondere Rechnungen geführt werden, darf wohl die Bemerkung entgegengehalten werden, dass sich der grösste Theil der Daten sicher ohne erheblichen Aufwand an Zeit und Mühe liefern lässt und dass selbst dann, wenn hin und wieder mit Repartitionen und Schätzungen vorgegangen werden müsste, der Werth einer Statistik für Lokalbahnen nicht alterirt werden könnte.

Die Statistik des Deutschen Reichs-Eisenbahnamtes enthält bereits dermalen sehr zahlreiche Daten über alle schmalspurigen Lokalbahnen Deutschlands, ferner veröffentlichen die Königlich Sächsischen Staatsbahnen sowohl, als auch die Königlich Bayerischen Staatsbahnen alljährlich die Ergebnisse ihrer normal- und schmalspurigen Lokalbahnen und in den Geschäftsberichten vieler anderen Verwaltungen finden sich auch erschöpfende Mittheilungen über den Bau und Betrieb ihrer Lokalbahnen; das Material für ein Gesammtbild über die im Vereinsgebiete liegenden Lokalbahnen ist somit schon jetzt so ziemlich vorhanden; es handelt sich nur um die Zusammenstellung desselben und diese sollte der Deutsche Eisenbahnverein, bezw. für ihren Theil auch das Deutsche Reichs-Eisenbahnamt und die Herausgeber der offiziellen Oesterreichisch-Ungarischen Statistik im allgemeinen Interesse ausführen lassen.

. . . . . r.

Anmerkung der Redaktion. Wir theilen vollkommen die Ansicht des Herrn Verfassers, dass die Bearbeitung einer vollständigen Statistik der Bahnen untergeordneter Bedeutung sehr wünschenswerth wäre, fürchten aber, dass die Schwierigkeiten, welche einer solchen Bearbeitung entgegenstehen, weit grösser sind, als der Herr Verfasser annimmt, insbesondere was die gemeinsam mit Vollbahnen verwalteten Bahnlinien untergeordneter Bedeutung (z. B. die der Preussischen Staatsbahnen) anlangt. In betreff des Deutschen Reiches gibt im übrigen die Statistik des Reichs-Eisenbahnamts bereits umfassende statistische Mittheilungen nicht nur über die schmal-, sondern auch über die normalspurigen Bahnlinien untergeordneter Bedeutung (letztere Notizen zwar in denselben Tabellen mit den Notizen über die Vollbahnen, aber durch Kursivschrift von jenen klar geschieden), soweit diese Bahnen als selbständig verwaltete Bahngebiete erscheinen.

Was die Vereinsstatistik anlangt, so hat man — soweit unsere Kenntniss reicht — die Verwaltungen der kleinen Lokalbahnen, welche in Verbindung mit dem Verein stehen, mit der Mühe verschonen wollen, welche die Bearbeitung des statistischen Materials für die Vereinsstatistik erheischt; wenn diese Bahnen jene Mühe nicht scheuen, würde wohl, wie wir annehmen, die Kommission, welche mit der Aufsicht über dieses mühevolle Werk betraut ist, ihre Zustimmung geben, dass dasselbe auf jene Bahnen ausgedehnt wird, während solche Bahnlinien, welche in gar keinen Beziehungen zu dem Verein stehen, weil kein Schienenanschluss mit Vereinsbahnlinien vorhanden ist, doch wohl kaum in der Vereinsstatistik mitbehandelt werden können.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Die „Statistischen Nachrichten über die auf den Bahnen des Vereins in dem Berichtsjahre 1887/88 vorgekommenen Radreifenbrüche und Radreifen-Anbrüche" sind von der geschäftsführenden Verwaltung herausgegeben und an die Vereins-Verwaltungen vertheilt worden.

Vereins-Kilometerzeiger. Von der geschäftsführenden Verwaltung ist zum Kilometerzeiger Nr. 40 (Königliche Eisenbahndirektion — linksrheinische — zu Köln) der III., zum Kilometerzeiger Nr. 75 (priv. Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft) der IV. und zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" der VIII. Nachtrag herausgegeben worden.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Die geschäftsführende Verwaltung hat das Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 6 a (Deutsch-Nordischer Lloyd) neu und zu dem Verzeichniss Nr. 31 (Königliche Eisenbahndirektion zu Altona) den I. Nachtrag herausgegeben.

Durch das neu herausgegebene Verzeichniss Nr. 6 a wird das im September 1887 ausgegebene Verzeichniss gleicher Nummer aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2973 vom 31. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die statistischen Nachrichten über die auf den Bahnen des Vereins in dem Berichtsjahr 1887/88 vorgekommenen Radreifenbrüche und Radreifen-Anbrüche (abgesandt am 4. d. Mts.).

Nr. 2977 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den Wagenaustausch mit den Schweizerischen Bahnen (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 3015 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Technischen Ausschusses, betreffend die in Anlage I zum Vereins-Wagen-Uebereinkommen enthaltenen Vorschriften für die Bauart und Einrichtungen der Güterwagen (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 3020 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 3022 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 7. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Staffeltarife.

Der am 1. d. Mts. im Lokal- und Wechselverkehr der Preussischen Staatsbahnen sowie im Verkehr derselben mit den Oldenburgischen Staatsbahnen zur Einführung gelangte allgemeine Ausnahmetarif für Getreide aller Art, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate ist von dem gleichen Tage auf Entfernungen über 200 km auch in Gültigkeit für den direkten Verkehr der Preussischen und Oldenburgischen Staatsbahnen mit den Stationen der nachstehenden Bahnen getreten:

Elsass-Lothringen, Eisern-Siegen, Strecke Hanau-Frankfurt a./M.-Eschhofen (Limburg) und Niedernhausen-Wiesbaden der Hessischen Ludwigsbahn loco und transito, Dortmund-Gronau-Enschede, Station Cronberg an der Cronberger Bahn, Niederländische Staatsbahn bezüglich der Stationen Bentheim, Gildehaus und Schüttorf, Sächsische Staateisenbahnen, Braunschweigische Landeseisenbahn, Saal-, Weimar-Geraer, Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn, Deutsch-Nordischer Lloyd, Eutin-Lübecker, Kiel-Flensburger Eisenbahn (letztere im Berlin-Hanseatischen und Nordostseeverbande), Lübeck-Büchen, Mecklenburgische Friedrich Franz-, Prignitzer, Paulinenaue-Neu-Ruppiner, Wittenberge-Perleberger, Breslau-Warschauer, Königsberg-Cranzer, Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener sowie Eisenberg-Crossener und Alt-Damm-Colberger Eisenbahn.

Im Verkehr mit der Saal- und Weimar-Geraer Eisenbahn erfolgt die Frachtberechnung auf Grund des bezüglichen Ausnahmetarifs unter Annahme der Entfernungen ohne die in den betreffenden Tarifen verzeichneten Kilometerzuschläge. Die be-

reits bestehenden, besonderen Ausnahmetarife für Getreide und Mühlenfabrikate, soweit dieselben billiger sind, bezw. Artikel enthalten, welche in dem neuen allgemeinen Ausnahmetarif Aufnahme nicht gefunden haben, bleiben daneben bis auf weiteres in Gültigkeit.

Dem Ausnahmetarif sind nachträglich noch beigetreten: Die Mecklenburgische Südbahn, Werrabahn (ohne Kilometerzuschläge), Kerkerbachbahn, Georgs-Marienhütten-Eisenbahn (mit Station Georgs-Marienhütte), Stendal-Tangermünder, Halberstadt-Blankenburger (mit besonderen Zuschlägen), Arnstadt-Ichtershausener, Hohenebra-Ebelebener, Ilmenau-Gross-Breitenbacher, Wutha-Ruhlaer und Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn (die letzten fünf Bahnen mit Kilometerzuschlägen).

Die Sätze gelten, soweit dieselben billiger sind, als die normalen Sätze des Spezialtarifs II, auch für den Artikel Kleie aller Art.

Internationaler Personenverkehr.

Die Belgische Regierung hat vor einiger Zeit an die Europäischen Staaten die Einladung zur Beschickung einer internationalen, in Brüssel abzuhaltenden Konferenz gerichtet. In dieser Konferenz sollte nach dem Vorschlage Belgiens ein Uebereinkommen vereinbart werden, welches in gleicher Weise, wie dies durch das Berner Uebereinkommen bezüglich des Frachtenverkehrs geschehen ist, Grundsätze in betreff der internationalen Regelung des Personenverkehrs aufstellt. Die Regierungen der meisten Staaten haben sich zur Theilnahme an dieser Konferenz bereit erklärt. Inzwischen hat aber die Belgische Regierung in einer Note den betheiligten Staaten eröffnet, dass sie sich genöthigt sehe, mit Rücksicht auf die umfassenden Vorbereitungen, welche die in Aussicht genommenen Berathungen erfordern, den Zusammentritt der Konferenz auf unbestimmte Zeit zu vertagen.

Eisenbahn-Fahrpläne.

Sämmtliche betheiligten Europäischen Regierungen genehmigten den Winterfahrplan für 1891/92.

Köln-Cassel.

In der Kölner Stadtrathssitzung vom 17. d. Mts. theilte Ober-Bürgermeister Becker ein Schreiben des Oberpräsidenten der Rheinprovinz mit, wonach der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten die Königliche Eisenbahndirektion Elberfeld auffordert, mit den Direktionen Köln, Hannover und Erfurt erneut zu prüfen, ob für die projektirte Vollbahn Köln-Cassel eine ganz neue Strecke oder der Anschluss an die Oberruhrthalbahn dem Verkehrsbedürfniss entspreche.

Preussen: Untersuchungen der Strassenbrücken mit eisernem Ueberbau.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat an die Königlichen Oberpräsidenten den folgenden Erlass, betreffend die Untersuchungen der Strassenbrücken mit eisernem Ueberbau, gerichtet: „Aus der zweiten Folge der Berichte über die Untersuchungen der Brücken mit eisernem Ueberbau im Zuge öffentlicher Wege habe ich mit Befriedigung ersehen, dass diese regelmässigen Untersuchungen zur rechtzeitigen Entdeckung und demnächstigen Beseitigung zahlreicher Schäden der Bauwerke geführt haben. Euer Excellenz ersuche ich ergebenst, diesem wichtigen Gegenstande auch fernerhin Ihre Aufmerksamkeit zuwenden zu wollen. Da nach den vorliegenden Beobachtungen bei einigen Brücken die Seitenschwankungen grösser sind als die lothrechten Durchbiegungen, so ist auf die Untersuchung der Windversteifungen und der Querverbindungen besondere Sorgfalt zu verwenden. Ferner mache ich wiederholt auf die Wichtigkeit vergleichender Messungen der Durchbiegungen unter ruhender und unter bewegter Last aufmerksam. Euer Excellenz wollen hiernach die nachgeordneten Dienststellen mit entsprechenden Weisungen versehen."

Gemeindebesteuerung der Eisenbahnen.

Das im laufenden Steuerjahre kommunalabgabepflichtige Reineinkommen aus dem Betriebsjahre 1890/91 bezw. 1890 ist festgestellt worden: 1. bei der Hoyaer Eisenbahn auf 12 610 ℳ, 2. bei der Crefelder Eisenbahn auf 72 000 ℳ, 3. bei der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn auf 201 600 ℳ, 4. bei der Peine-Ilseder Eisenbahn auf 57 628 ℳ, 5. bei der Georgsmarienhütten-Eisenbahn auf 12 251 ℳ, 6. bei der Rhene-Diemelthal-Eisenbahn auf 5 469 ℳ, 7. bezüglich der Preussischen Strecke der Eisenbahn von Halberstadt nach Blankenburg sowie der Eisenbahn von Langenstein nach Derenburg auf 118 094 ℳ, 8. bezüglich der Preussischen Strecke der Aachen-Mastrichter Eisenbahn auf 84 814 ℳ, 9. bezüglich der Preussischen Strecke der Altenburg-Zeitzer Eisenbahn auf 159 693 ℳ, 10. bezüglich der Preussischen Strecke der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn auf 70 579 ℳ

Aus dem Betriebe der Flensburg-Kappelner Eisenbahn, der Preussischen Strecken der Eisenbahn von Blankenburg nach Tanne, der Grossherzoglich Oberhessischen Eisenbahnen (Preussische Strecken Fulda-Landesgrenze und Gelnhausen-Landesgrenze), der Preussischen Strecken der Grossherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn Osnabrück-Quakenbrück, Ihrhove-Neuschanz und Oldenburg-Leer ist ein kommunalabgabepflichtiges Reineinkommen für 1890/91 bezw. 1890 nicht erzielt worden.

Eröffnungen und Schliessungen von Stationen.

Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.) Am 1. Oktober d. J. werden eröffnet a) die seit dem 1. Juli d. J. nur in beschränktem Umfang betriebene Station Düsseldorf (Hauptbahnhof) für den gesammten Personen-, Gepäck- und Privat-Depeschenverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, b) die bisher nur dem Frachtgutverkehr dienende Station Düsseldorf-Bilk für den unter a bezeichneten Verkehr mit Ausschluss von Eilgütern. Gleichzeitig wird die Station Düsseldorf B. M. geschlossen.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Wie mitgetheilt wird, ist die landesherrliche Genehmigung zur Ausgabe von 2 400 000 ℳ Stamm-Prioritätsaktien der Gesellschaft, welche von der am 4. Juni d. J. stattgehabten Generalversammlung beschlossen worden ist, bereits erfolgt. Die neuen Aktien werden den Besitzern der alten Stammaktien und Prioritäts-Stammaktien zum Kurse von etwa 106 % zum Bezuge angeboten werden.

Umgestaltung der Bahnhöfe Grunewald und Halensee.

Ueber die von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten angeordnete Umgestaltung der Bahnhöfe Grunewald und Halensee macht die „N. A. Z." Mittheilung: Der Bahnhof Halensee wird zu einem Bahnhof für den Massenverkehr in grossem Stil umgebaut und ein umfangreicher Güterbahnhof angelegt. Die hölzerne Ringbahnbrücke verschwindet und macht einer breiten Brücke Platz, welche mit einem grossen Bogen die sämmtlichen Geleise überspannt. Der Zugang zu dem Bahnhofe ist von der Brücke. Noch umfassender sind die Aenderungen, welche bei dem Bahnhof Grunewald bevorstehen. Der von dem Herrn Minister genehmigte und zu alsbaldiger Ausführung bestimmte Plan sieht die Anlage zweier eigenen Stadtbahngeleise von Station Charlottenburg nach der bereits erheblich erweiterten Station Grunewald vor, die durch von dem Forstfiskus erworbenes Terrain längs des Königsweges geführt wird. Nach Vollendung derselben wird Station Grunewald in den Stadtbahnverkehr eintreten.

Breitspurige Eisenbahnen.

Schon 32 Jahre sind verflossen, seit Isambert Kingdom Brunel, der grosse Ingenieur, zur Ruhe bestattet wurde, und jetzt soll dasselbe Schicksal einer seiner Schöpfungen zu theil werden. Die Direktoren der Great Western Eisenbahn, welche bekanntlich von Brunel erbaut wurde, haben sich endlich entschlossen, das breitspurige 7 Fuss-Geleise abzuschaffen, und es auf ihrem ganzen System durch ein engspuriges (4 Fuss $8^1/_2$ Zoll-) Geleise zu ersetzen. Die Breitspur gehörte zu Brunel's Lieblingsplänen; nicht nur beanspruchte er für sie grössere Sicherheit und Ruhe im Fahren, sondern auch noch grössere Fahrgeschwindigkeit. Mit Stolz wies er darauf hin, dass die Great Westernzüge 76 Englische Meilen nach Swindon in $2^1/_2$ Stunden zurücklegten, während die South Western Eisenbahn mit enger Spurweite dieselbe Fahrt in 3 Stunden vollführte. Seitdem aber sind die Great Westernzüge an Fahrschnelligkeit von denen der anderen Eisenbahnen weit überholt worden. Ausserdem hat es sich erwiesen, dass die Breitspur sich bald abnutzt und das Material wegen der Länge der Wagenachsen der Gefahr des Brechens mehr ausgesetzt ist. Das Schicksal der Breitspur ist durch obigen Beschluss der Direktoren, wenigstens was England betrifft, besiegelt.

Apparat zum Entwerthen der Eisenbahn-Fahrkarten.

Ein neuer Apparat zum Entwerthen der Fahrkarten befindet sich seit kurzem auf dem Bahnhof Friedrichstrasse der Berliner Stadtbahn versuchsweise in Gebrauch. Bisher geschah das Entwerthen, wie anderweitig auch, durch Lochzangen, mit welchen ein dreieckiger Ausschnitt neben den Stationsbuchstaben auf der Karte hergestellt wird. Diese Arbeit mit der Zange ist namentlich an Tagen starken Verkehrs eine anstrengende und zeitraubende, ein Uebelstand, dem durch die neue Vorrichtung abgeholfen werden soll. Letztere ist ähnlich denjenigen Stempelapparaten, welche an den Fahrkartenschaltern der Fernbahnhöfe zur Verwendung kommen, um die ausgegebenen Fahrkarten mit dem Tagesdatum zu versehen. Der neue Kontrolstempel versieht aber die Fahrkarte nicht nur mit dem Datum, sondern drückt derselben auch mittelst Durchlochung das Zeichen „Fri" (Friedrichstrasse) auf. Wenn der Apparat sich bewährt, soll derselbe auch auf den übrigen Stationen der Stadtbahn eingeführt werden.

Kreis Altenaer Schmalspur-Eisenbahn.

Auf den 26. d. Mts. ist eine Generalversammlung einberufen, welche auch über die Bereitstellung von Geldmitteln für eine theilweise Umänderung des Oberbaues und der Betriebsmittel Beschluss fassen soll.

Barmer Strassenbahnen.

Der Verwaltungsrath hat beschlossen, für das Betriebsjahr 1890/91 eine Dividende von 5 Frcs. zu vertheilen gegen 5, 50 Frcs. im Vorjahre.

Düsseldorfer Strassenbahnen.

Die Passiva dieser Gesellschaft, deren Bahnen die Stadt übernimmt beziffern sich auf 2 072 610 Frcs., denen nach Schätzung des Verwaltungsrathes 2 164 138 Frcs. als Aktiva gegenüberstehen. Die Einnahme des Jahres 1890 hat die der beiden Vorjahre überstiegen und beträgt 341 568 Frcs. Da nach den Konzessionsbestimmungen für die 10 Jahre, welche die Konzession noch zu laufen hat, 40 % der letzten Jahreseinnahme seitens der Stadt zu zahlen sind, so muss letztere an die Gesellschaft 10 Jahre hindurch eine Annuität von 137 500 Frcs. entrichten. Geleise und Material werden besonders abgeschätzt und bezahlt.

Hagener Strassenbahn-Gesellschaft.

Der Betrieb der Hagener Strassenbahn wurde auch im zweiten Konkursjahre für Rechnung der Konkursmasse fortgesetzt, da eine Verständigung mit der Stadt Hagen leider bisher nicht gelungen ist, die endgültige Veräusserung der Masse daher nicht möglich war.

Als die Vergleichsverhandlungen Ende des Jahres 1890 dem Abschluss nahe waren, bildete sich ein Konsortium von Hagener Bürgern und sonstigen Interessenten, welches auf die Konzession reflektirte und die Einführung des elektrischen Betriebes in nicht zu ferner Zeit in Aussicht stellte. Mit Rücksicht hierauf versagte das Stadtverordnetenkollegium den Vergleichsverabredungen die Genehmigung. Die schwebenden Prozesse wurden darauf zum Austrag gebracht. Das Reichsgericht erkannte, dass die Konzession und Kaution verwirkt, das Eigenthum des Bahnkörpers jedoch der Konkursmasse verblieben sei und die Stadt nur den Werth der Geleise als Konkursforderung geltend machen könne. Nach der „Strassenbahn“ sind darauf weitere Verhandlungen mit der Stadt angeknüpft worden behufs Wiedererwerbung der Konzession für die Konkursmasse und hofft man, diese Verhandlungen noch vor Beginn des Winters zu einem Vergleichsabschlusse zu führen.

Als Ergebniss des zweiten Betriebsjahres ergibt das Gewinn- und Verlustkonto einen Betriebsüberschuss von 10 342 ℳ, wovon 9 504 ℳ = 5 % an die anerkannten Konkursgläubiger vertheilt werden sollen, deren Forderungen 190 088 ℳ betragen.

Der aussergewöhnlich lange und strenge Winter, der vielfache Betriebsstörungen verursachte, sowie die anhaltend hohen Futterpreise haben ferner dazu beigetragen, die erhofften grösseren Betriebsüberschüsse zu vereiteln. Immerhin ist es erfreulich, trotz der vermehrten Ausgaben eine fortschreitende günstigere Entwickelung des Unternehmens feststellen zu können, denn die Einnahmen aus der Personenbeförderung betrugen im letzten Betriebsjahre 51 551 ℳ gegen 45 081 ℳ im ersten Konkursjahre und sind mithin um 14 % gestiegen.

Die Gesammtbeförderung belief sich im Berichtsjahre auf 448 527 Personen gegen 395 368 Personen im Vorjahre.

Die Einnahme aus der Personenbeförderung betrug 51 511 Mark, hierzu an Nebeneinnahmen 432 ℳ, zusammen 51 983 ℳ, welchen an Ausgaben 41 641 ℳ gegenüberstehen.

Moselkanalisirung.

Der Kaiserlich Deutsche Ministerresident in Luxemburg hat nach dem „Frankf. Journ.“ an die dortige Regierung bezw. an den Staatsminister Eyschen in Sachen der Moselkanalisirung folgende Note gerichtet:

„Die seit einer Reihe von Jahren betriebenen Wasserbauten an der Mosel haben unterhalb Metz zwar die Schiffbarkeit des Stromes verbessert, die bisher angewendete Methode der Regulirung konnte indess nicht die zum Wettbewerbe mit den Eisenbahnen nöthigen Fahrwassertiefen während der Dauer des ganzen Jahres erhalten. Von den Interessenten an der Moselschifffahrt ist darauf hingewiesen worden, dass eine Verbilligung der Frachten auf dieser Wasserstrasse gegenüber denjenigen auf der Eisenbahn nur dann mit Sicherheit zu erwarten sei, wenn auf eine geringste Fahrwassertiefe von 2 m des ganzen Jahres gerechnet werden kann. Eine solche ist aber nach der Ansicht der Techniker wegen des starken Gefälles des Stromes und des bei trockener Jahreszeit ungenügenden Wasserzuflusses nicht anders zu erreichen, als durch Kanalisirung des Stromes auf seiner ganzen Länge von Metz bis an den Rhein bei Coblenz. Die erwähnten Interessenten rechnen nach Ausführung der Kanalisirung auf einen Verkehr von 2—2½ Millionen Tonnen jährlich und sind der Ansicht, dass eine mässige Kanalabgabe die Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und die Kosten der Unterhaltung decken werde. Die Ausführbarkeit des Unternehmens ist für diejenige Flussstrecke, welche im Preussischen Gebiete belegen ist, durch technische Untersuchungen, welche im Laufe der letztvergangenen Jahre stattgefunden haben, dargethan. Auch bestehen, soweit bekannt, keine technischen Bedenken über die Ausführbarkeit einer Moselkanalisirung im Luxemburgischen Gebiet. Im Auftrage der Kaiserlichen Regierung beehre ich mich, das Vorstehende mit der ergebenen Bitte zu unterbreiten, mir eine Mittheilung darüber zugehen zu lassen, ob die Grossherzogliche Regierung im Prinzipe damit einverstanden ist, die Kanalisirung auf Luxemburgischem Gebiete im Einvernehmen mit der Preussischen Regierung vorzunehmen. Ich darf hierbei ergebenst bemerken, dass über die Modalitäten der Bauausführung und über die Art und Weise, wie der nach vollendeter Kanalisirung zu erwartende sehr bedeutende Verkehr in der zweckentsprechendsten Weise zu bewältigen sein würde, erst noch genauere Untersuchungen stattfinden sollen, während über die Einzelheiten des Planes erst nach Abschluss jener Untersuchungen in die weiteren Verhandlungen eingetreten werden könnte.“

Aus Italien.

Eröffnung.

Rocchetta Melfi - Gioja del Colle. Die am 1. August d. J. dem Betrieb übergebene Strecke Rocchetta Melfi-Rapolla Lavello ist rund 22,7 km lang, von denen ein Drittel in mässigen Krümmungen liegt; die Steigungen sind nicht zahlreich, die stärkste beträgt 1½ %. An Kunstbauten sind, ausser 2 Tunnel von zusammen 442 m Länge und der Ofantobrücke von 7 Bogen zu je 9 m, 8 Viadukte von 12 bis zu 50 m lichter Weite erforderlich gewesen; ausser dem Endbahnhof Rapolla Lavello ist noch die Haltestelle San Nicola di Melfi, 12,2 km von Rocchetta Melfi entfernt, vorhanden.

Betrieb.

Militärbetrieb. Seit 1. Juli d. J. wird der Verkehrs- und Zugförderungsdienst auf den Linien Turin-Torre Pellice und (Abzweigung) Bricherasio-Barge durch Kommandirte der Eisenbahnbrigade des 4. Genieregiments versehen; die Mannschaften tragen im allgemeinen ihre Uniform und zu derselben auf einer Binde am rechten Arm das Amtsabzeichen ihres Eisenbahndienstes. Seitens der Minister des Krieges und der öffentlichen Arbeiten sind Einzelvorschriften gemeinsam erlassen; letzteren ist zu entnehmen, dass den Soldaten der Zugförderungsdienst, sowie der Zugdienst einschl. des für Eintritt und Ausgang des Publikums auf den Bahnhöfen zugewiesen ist, ferner der Telegraphendienst für Betrieb und Publikum. Den Eisenbahnbeamten verbleiben in bisheriger Weise Ausgabe und Verrechnung der Fahrkarten, sowie Gepäck- und Güterabfertigung.

Die Dienstübernahme durch Mannschaften der Eisenbahnbrigade geschieht nicht auf einmal, sondern nach und nach.

Südbahngesellschaft. Das eigene Kapital derselben, d. h. dasjenige Vermögen, welches nach Durchführung der Betriebs-Ueberlassungsverträge mit dem Staat und den damit verbundenen Ablösungen aus den Gutschriften des früheren Betriebes bestand, nicht in den neu übernommenen grossen Eisenbahnbetrieb hineingesteckt werden konnte, sondern besonderes Eigenthum der Gesellschaftsaktionäre verblieb, beläuft sich gegenwärtig auf 4 419 773 L. in geldwerthen Papieren im Schatz der Gesellschaft (Aktien, Rententitel, Schuldverschreibungen verschiedener Art usw.), ferner in Grundstücken und Baulichkeiten auf 5 300 426 L. an Werth, und an laufender Verrechnung mit dem Staat an Forderungen 6 026 435 L., insgesammt auf 15 746 634 L.

Verkehrserweiterung. Haltestelle S. Giovanni a Teduccio (Linie Neapel-Metaponto), bisher nur für Frachtgutverkehr, ist Bahnhof für vollen Verkehr geworden; bei Eilgut darf indessen das Stück nicht mehr als 50 kg wiegen.

Novara-Seregno. Die bereits mitgetheilte Verminderung des Gesellschaftskapitals steht in Zusammenhang mit den schwierigen Finanzverhältnissen, welche veranlasst haben, dass das Tribunal Mailand im Juli die Bankerotterklärung aussprach; der dagegen erhobene Einspruch hat jedoch bewirkt, dass der Appellhof zu Mailand diese Erklärung zurückwies und ein Moratorium bewilligte.

Verkehr über den St. Gotthard. Nach den Uebersichten aus 1890 und 1889 wurden an Gut befördert (wobei für die Schweiz die in Brunnen umgeladenen, im übrigen

die in Chiasso und Pino transitirenden Güter miteingerechnet sind) aus Italien nach:

	1890	1889
der Schweiz	148 631 t	113 439 t
Deutschland, Belgien, Holland, England	63 571 „	64 114 „
zusammen	212 202 t	177 553 t
nach Italien aus der Schweiz	45 983 t	48 822 t
Deutschland, Belgien u. Holland	178 342 „	232 351 „
zusammen	224 325 t	281 173 t

Für die letzten 5 Jahre stellte sich der Ausgang und Eingang Italiens via St. Gotthard auf

	1890	1889	1888	1887	1886
Ausfuhr . . t	212 202	177 579	165 990	132 819	111 443
Einfuhr . . „	224 325	281 173	255 669	313 723	263 067
zusammen t	436 527	458 752	421 659	446 542	374 510

Rollmaterial. Am 1. Juli d. J. hatte das Adrianetz 1 082 Zugmaschinen. 3 128 Personen-, 629 Gepäck- und 20 169 Güterwagen aller Art im Betriebe, und bezw. 5, —, 36 und 24 im Bau; bei dem Sizilischen Netz waren zu gleichem Zeitpunkt 128 Maschinen, 381 Personen-, 60 Gepäck- und 1 617 Güterwagen in Benutzung, 19 Personen- und 10 Gepäckwagen im Bau.

Bauten und Entwürfe.

Lokalbahn Brescia - Cellatica - Gussago. Der bezügliche Entwurf projektirt eine schmalspurige (0,65 m) Strassenbahn, welche sich ziemlich billig herstellen lässt, allerdings aber an mehreren Stellen eine Verbreiterung der bezüglichen Landwege auf Kosten der Provinz und der betheiligten Gemeinden erforderlich macht.

Bologna-Verona. Die Provinzialverwaltung Verona tritt nachdrücklich dafür ein, dass die Verzögerung im Bau dieser Linie ein Ende nimmt, und dass der Bau auch von der Veroneser Seite aus in Angriff genommen werde. Während die ganze Linie gesetzmässig zu 1893 betriebsfertig hergestellt sein sollte, ist erst die Theilstrecke Bologna-S. Felice beendigt. Da sämmtliche betheiligten Gemeinden für eine Fortführung der Bahn auf dem rechten Po-Ufer stimmen, hat das Ministerium vorläufig die Weiterführung der Bauarbeiten von S. Felice nach Poggio-Russo einstellen lassen.

Turin - Rivoli. Der Bahnhof zu Turin wird laut neuerdings abgeschlossenen Vertrages verlegt und zwar unmittelbar an die Stadt, innerhalb der Zolllinie; die Bahnverlängerung zu diesem Zweck wird in Tunnel und Einschnitt ausgeführt.

Valsassinabahn (Lecco-Bellabio). Nach dem vom Ingenieur Ferretti vorgelegten Entwurf ist die Linie 5 km lang, enthält die Zwischenbahnhöfe Castillo, S. Giovanni und Malavedo, sowie die Haltestelle Laorca und hat eine Durchschnittssteigung von 9 %; auf der steilsten Strecke soll eine Zahnstange nach Riggenbach dem Geleise eingefügt werden, während die Spurweite die allgemeine bleibt wegen des Anschlusses an Lecco-Colico. An grösseren Kunstbauten werden 2 Tunnel von 340 und 200 m Länge erforderlich; die Gesammtkosten sind auf 1 200 000 L. veranschlagt.

Tram-, Seil- und elektrische Bahnen.

Elektrische Bahnen zu Rom. Der Unternehmer der elektrischen Bahn Piazza del Popolo - Ponte Molle will namens einer Gesellschaft noch folgende Stadtlinien elektrisch betreiben: 1. von Piazza Venezia längs des Corso Vittorio Emanuele nach St. Peter; 2. Piazza del Popolo über die Ripetta, Piazza Strozzi und Garibaldibrücke nach Bahnhof Trastevere; 3. von der Hauptpost (Piazza S. Silvestro) durch die Ludovisischen Stadttheile nach der Eisenbahn. Die zu 1. und 2. genannten Betriebslinien enthalten zugleich noch 4 über die Piazzi Strozzi laufende Verbindungen zwischen Piazza Venezia und Platz St. Peter einerseits nach Piazza del Popolo und Trastevere andererseits; jede der eben angedeuteten Fahrten von und nach Piazza Strozzi soll nur 10 Cts. kosten.

Seilbahn auf den Monte Pellegrino. Die Stadtvertretung Palermo bewilligt ausser dem zur Bahnanlage erforderlichen Gelände eine Beihilfe von 12 000 L. jährlich auf 20 Jahre, und zwar ab Fertigstellung zum 1. März 1892.

Seilbahn Como-Brunate. Für diese Anlage nach Abt'schem System haben die ähnlichen besseren Bahnen von Territet nach Montreux Glion, Bürgenstock am Luzerner See, S. Salvator bei Lugano u. a. m. als Vorbild gedient, doch soll die Anfangssteigung von 45 % sich bis auf 67 % erhöhen. Ausgehend von dem unteren Bahnhof, welcher etwa 25 m über dem Spiegel des Comersees nahe bei dem Eisenbahnhof Borgo S. Agostino und durch bequeme Fahrstrasse mit diesem verbunden zu liegen kommt, wird die Anlage 2 gerade Linien bilden, welche eine flache Krümmung verbindet; die Länge beträgt in der Steigung gemessen 840 m, wobei der Bahnkörper zum Theil in Einschnitten in festem Kalkfelsen, theilweise auf Quader-Unterbau läuft und in der halben Länge sich eine Ausweiche für 2 Wagen befindet. Die Spurweite beträgt 1 m; der Oberbau besteht wie bei der Salvatorebahn aus festverbundenem und verankertem Geleise mit doppelter Zahnstange, die Sicherung besteht in 2 Kettenbremsen bei den beiden Zahnrädern, welche die Geschwindigkeit reguliren und an beliebigem Punkt halten lassen, ferner in einer selbstthätigen Bremse, welche bei etwaigem Seilbruch durch Vorfallen eines Gegengewichtes die kräftigste Wirkung erhält. Jeder Wagen fasst 32 Personen und das Stahldrahtseil von 35 mm Dicke ist auf das 8fache des höchsten Transportgewichtes geprüft. Die bewegende Gewalt wird durch eine feste Dampfmaschine von 35 Pferdekraft gebildet. Die gewöhnliche Geschwindigkeit ist derart berechnet, dass die Strecke in 14 Minuten einmal zurückgelegt wird und 3 Aufstiege mit 3 Thalfahrten innerhalb einer Stunde stattfinden sollen; Telephone sowie elektrische Signalgebung werden die beiden Endpunkte verbinden. Die Anlagekosten sind auf 300 000 L. einschl. Grunderwerb, die Betriebsausgabe (6 Monate Reiseverkehr, 6 Monate nur örtlicher Betrieb) einschl. Verzinsung und Tilgung auf 35 000 L. veranschlagt. — Eine Gesellschaft mit einem Kapital von 350 000 L. hat sich bereits gebildet.

Luftseilbahn zu Genua. Seit Anfang August d. J. ist im Hafen von Genua bei den neuen Docks eine Luftseilbahn zur Beförderung des Ausbesserungsmaterials im Betriebe. Dieselbe ist von Pohlig in Köln, Fabrikant dieser besonderen Bahnen, angelegt und besteht, wie die in Westfalen und der Rheinprovinz vielfach vorhandenen, aus 2 starken Drahtseilen auf Holzpfosten mit Querhölzern: auf diesen Seilen werden durch fortlaufende dünnere Seile vermittelst einer Dampfmaschine kleine Wagen bewegt, an denen die Kästen mit Material oder geleert hängen. Die Anlage ist 250 m lang und die Seile liegen etwa in 15 m Höhe über dem Wasserspiegel.

Doppelte Drehbrücke.

Die Inseln Caprera und Maddalene sind nunmehr durch einen 800 m langen Damm mit einer von den Werkstätten in Savigliano angefertigten eisernen Brücke völlig verbunden; letztere ist 25 m lang, 3 m breit, besitzt die genügende Tragfähigkeit für die schwersten Fuhrwerke und besteht aus 2 drehbaren Hälften, so dass sie in geöffnetem Zustande den breitesten Schiffen den Durchgang gestattet. St.

Aus Frankreich.

Das Eisenbahnunglück auf Bahnhof Saint Mandé.

Obwohl die Untersuchung über die Schuldfrage bezüglich dieses Unglücks (vergl. Nr. 62 S. 611 d. Ztg.) noch nicht abgeschlossen ist, lassen doch die vorliegenden Nachrichten, die übrigens bezeichnende Streiflichter auf das Französische Signalwesen fallen lassen, bereits ein allgemeines Urtheil zu. Während in Frankreich auf den meisten Linien die Zugfolge nach bestimmten Zeitabschnitten geregelt wird, sind auf der Vincenneslinie einerseits elektrische Armsignale, welche die Züge in der durch Blockstationen abgemessenen Entfernung von einander halten, andererseits die gewöhnlichen Bahnhofsscheiben, welche die auf dem Bahnhof haltenden Züge sowie die dort vorgenommenen Verschubsbewegungen decken, vorhanden. Das Armsignal hat einen grossen Flügel, dessen waagerechte Stellung „Halt“, und dessen senkrechte Stellung „Freie Bahn“ bedeutet, und ausserdem einen kleinen Flügel, der das Ankommen des Zuges auf der nächsten Station anzeigt. Im vorliegenden Falle hatte der Signalwärter von Saint Mandé nach Einfahrt des von Vincennes gekommenen Zuges 116 (Vorzug) in Saint Mandé vorschriftsmässig den grossen Flügel seines Mastes auf Halt gestellt und zugleich durch einen elektrischen Strom den kleinen Flügel des Mastes von Vincennes gelöst, wodurch die Station Vincennes von der Ankunft des Zuges in Saint Mandé benachrichtigt wurde. Aber der grosse Flügel des Signalmastes von Vincennes stand noch immer auf Halt und durfte erst nach Abfahrt des Zuges 116 von Saint Mandé durch den Signalwärter von Saint Mandé durch Elektrizität heruntergelassen werden; der diensthuende Stationsbeamte von Vincennes war nun zwar berechtigt, den Zug 116 D (Nachzug) in die blockirte Strecke Vincennes-Saint Mandé einfahren zu lassen, nachdem der Zug 116 bereits mehr als 2 Minuten vorher von Vincennes abgegangen war, aber er durfte den Zug 116 D nicht von Vincennes abfahren lassen, da er einerseits an dem Signalmast seiner Station sah, dass Zug 116 noch nicht von Saint Mandé abgefahren war und ausserdem die Station Saint Mandé noch durch die schräg zum Geleise stehende rothe Bahnhofsscheibe, die bei der nur etwa 8 km betragenden Entfernung zwischen den beiden fraglichen Stationen fast am Ausgang von Vincennes steht, gedeckt war. Einerseits trifft daher den diensthuenden Stationsbeamten von Vincennes die Schuld, die

Abfahrt des Zuges 116 D von Vincennes gestattet zu haben; sodann aber hatte der Lokomotivführer dieses Zuges die Pflicht, in der blockirten Strecke mit solcher Vorsicht zu fahren, dass er den Zug innerhalb des Raumes, den er vor sich frei sah, halten lassen konnte. Statt dessen fuhr er mit voller Geschwindigkeit und lief auf den Zug 116, der wegen Weiterungen mit einem widerspenstigen Reisenden mehrere Minuten Verspätung hatte, auf. Der Lokomotivführer des Zuges 116 D fährt auf der Vincenneslinie bereits 3 Jahre als Heizer und ebenso lange als Führer; er und sein Heizer hatten im Augenblicke des Unglücks gerade erst nach längerer Ruhepause den Dienst angetreten. Die im Beisein des Untersuchungsrichters angestellten Versuche ergaben, dass die Westinghousebremse, mit welcher der Zug ausgerüstet und die bei der Abfahrt von Vincennes noch völlig in Ordnung war, bei einer Geschwindigkeit von 40 Stundenkm und unter Bremsung der 4 ersten Wagen von der Biegung aus, wo man den Zug 116 sehen musste, den Zug 116 D noch 200 m von der Unglücksstätte zum Stehen bringen konnte; selbst wenn nur die Lokomotive gebremst wurde, hielt der Zug noch 116 m vor der verhängnissvollen Stelle, ja selbst nur das Auslassen des Dampfes hätte den Zusammenstoss verhindert. Der Lokomotivführer des Zuges 116 D und der diensthuende Beamte von Vincennes sind verhaftet worden.

Ermässigung der Fahrkarten- und Eilgutsteuer.

In einem an den Vorsitzenden des Haushaltsausschusses der Kammer gerichteten Schreiben vom 29. Juli d. J. hat der Minister der öffentlichen Arbeiten das Ergebniss der mit den Eisenbahngesellschaften über die Ermässigung der Fahrkarten- und Eilgutsteuer gepflogenen Unterhandlungen mitgetheilt. Die Grundlage der Unterhandlungen war die Bestimmung der Verträge von 1883, durch welche sich die Gesellschaften für den Fall, dass der Staat die durch Gesetz vom 16. September 1871 eingeführte Zusatzsteuer auf die Eilbeförderung der Eisenbahnen aufheben würde, ihrerseits verpflichten, die nach dem vollen Personentarif geltenden Sätze um 10 % für die II. und um 20 % für die III. Klasse oder in jedem andern, zwischen den vertragschliessenden Theilen zu vereinbarenden gleichwerthigen Maasse herabzusetzen. Sollte der Staat später neue Ermässigungen eintreten lassen, so verpflichteten sich die Gesellschaften ausserdem zu einer gleichwerthigen Ermässigung der Personentarife. Hieraus geht hervor, dass sich die Gesellschaften 1883 unter der erwähnten Voraussetzung nur zur Herabsetzung der Personentarife verpflichteten; da aber der Haushalt für 1892 zugleich mit der Aufhebung der Fahrkartensteuer die Abschaffung jeder Steuer auf die Eilbeförderung der Güter vorsieht, so forderte der Minister die Gesellschaften auf, zugleich Ermässigungsvorschläge für die Eilgutsteuer zu machen.

Im Personenverkehr werden die Fahrpreise für einfache Fahrt nach dem Vorschlage der Gesellschaften auf Grund der Sätze des Bedingnissheftes zuzüglich der vor 1871 bestandenen Steuer, jedoch abzüglich einer Ermässigung von 10 % in II. Klasse und von 20 % in III. Klasse berechnet werden. Für die Rückfahrkarten, bezüglich deren die Verträge von 1883 keine Bestimmung treffen, boten die Gesellschaften eine Ermässigung von 17,5 % vom doppelten Preise des neuen Tarifs an, sie verstanden sich aber später auf Verlangen des Ministers zu einer Herabsetzung der Sätze des Bedingnissheftes zuzüglich der vor 1871 bestandenen Steuer um 25 % in der I. Klasse, um 28 % in der II. Klasse und um 36 % in der III. Klasse. Militärkarten, Zeitkarten, Ausflugskarten und andere schon jetzt besonders ermässigte Fahrkarten erfahren keine andere Herabsetzung als die durch Aufhebung der Steuer von 1871 verursachte.

Im Güterverkehr werden

1. die Sätze für Gepäckübergewicht, Hunde und Geldsendungen nur um den Betrag der Steuer ermässigt; ebenso bleiben die Nebengebühren — abgesehen von Aufhebung der Steuer — die gleichen wie bisher.

2. Lebende Thiere geniessen ausser der Steueraufhebung 20 % Ermässigung; es werden demnach für Ochsen, Pferde usw. 16 statt 20 Cts., Kälber usw. 6 statt 8 Cts., Schafe, Ziegen usw. 3 statt 4 Cts. erhoben. Ungefähr die gleiche Ermässigung tritt bei Beförderung von Fahrzeugen ein, die bei Ausstattung mit einem Sitz 40 statt 50 Cts., mit zwei Sitzen 50 statt 64 Cts. bezahlen.

3. Für kleine Packete schlugen die Gesellschaften als höchste Gewichtsgrenze 50 kg und einen Verbandstarif für sämmtliche Netze mit Zonen, die sich einerseits nach Entfernungen, andererseits nach dem Gewicht abstufen sollten, vor. Da der Minister aber für Sendungen von mehr als 40 kg den Tonnentarif für vortheilhafter und ausserdem den Kilometertarif für gerechter als den Zonentarif hält, so wurde die Höchstgrenze mit 40 kg festgesetzt und ein Kilometertarif erstellt. Es werden demnach für Packete jeder Art im Gewichte von nicht über 40 kg, welche bisher gleichmässig 45 Cts. für das Kilometer kosteten, bis zu 200 km 35 Cts., von 201—300 km 32 Cts., von 301—400 km 31 Cts., von 401—800 km 30 Cts., von 801—1 000 km 28 Cts. und über 1 000 km 25 Cts. für das Kilometer und 1 000 kg erhoben.

4. Für Packete mit anderen als Esswaaren im Gewichte von mehr als 40 kg (nach dem ursprünglichen Gesellschaftsvorschlage waren es mehr als 50 kg) wollten die Gesellschaften Tarife für jedes einzelne Netz, also keine Verbandstarife, aber auf einer je nach dem Netz mehr oder weniger schnell fallenden Grundlage, die von 32 Cts. ausgeht und bei mehr als 1 100 km bei 14 Cts. anlangt, erstellen. Da aber eine solche Entfernung auf keinem Netze vorkommt, so verstanden sich die Gesellschaften dazu, einen Verbandstarif zu erstellen, der den Vortheil bietet, dass sich einerseits die auf den verschiedenen Netzen zurückzulegenden Entfernungen verschmelzen und so die Zonen mit niedrigeren Einheitssätzen zur Anwendung kommen, andererseits, dass die Nebengebühren nur bei Abfahrt und Ankunft, nicht aber beim Uebergang von einem zum anderen Netze zu entrichten sind. Der bisher gleichmässig 36 Cts. betragende Frachtsatz ist für das Tonnenkilometer auf 32 Cts. bis zu 100 km, auf 30 Cts. von 101—300 km, auf 28 Cts. von 301—500 km, auf 26 Cts. von 501—600 km, auf 24 Cts. von 601—700 km, auf 22 Cts. von 701—800 km, auf 20 Cts. von 801—900 km, auf 18 Cts. von 901—1 000 km und auf 16 Cts. von 1 001—1 100 km festgesetzt.

5. Für Packete oder Sendungen mit Esswaaren im Gewichte von mehr als 40 kg wollten die Gesellschaften ebenfalls keinen Verbandstarif erstellen und schlugen einen Frachtsatz vor, der von 24 Cts. je nach dem Netz mehr oder weniger schnell bis zu 10,5 Cts. bei Entfernungen von mehr als 1 100 km herabstieg. Auch für diese Sendungen nöthigte der Minister die Gesellschaften zur Aufstellung eines Verbandstarifes, dessen Sätze (jetzt gleichmässig 36 Cts. betragend) für das Tonnenkilometer auf 24 Cts bis zu 100 km, auf 22,5 Cts. von 101—300 km, auf 21 Cts. von 301—500 km, auf 19,5 Cts. von 501—600 km, auf 18 Cts. von 601—700 km, auf 16,5 Cts. von 701—800 km, auf 15 Cts. von 801—900 km, auf 13,5 Cts. von 901—1 000 km, auf 12 Cts. von 1 001—1 100 km und auf 10,5 Cts. für Entfernungen über 1 100 km festgesetzt sind.

Die durch diese Ermässigungen entstehenden Ausfälle berechnet der Minister, falls kein Ausgleich durch einen Verkehrsaufschwung eintritt, unter Zugrundelegung des Jahres 1888 im Personenverkehr auf 33 200 400 Frcs. oder 12,4 % der 265 731 083 Frcs. betragenden Einnahme aus dem Personenverkehr, im Güterverkehr auf 7 837 192 Frcs. oder 15,9 % der 49 180 204 Frcs. betragenden Einnahme aus dem Eilgutverkehr.

Aus der Schweiz.

Kreisschreiben des Eisenbahndepartements, betreffend Vorkehren gegen Entgleisungen oder deren Folgen auf Eisenbahnbrücken.

In einem Kreisschreiben ladet das Eisenbahndepartement die Bahnverwaltungen ein, zunächst die Brücken über 20 m Stützweite mit einem dichten Schwellenbelag zu versehen und überdies solid befestigte Seitschienen anzubringen. Hierüber wird folgender Bericht des technischen Inspektorates den Verwaltungen zur Kenntniss gebracht:

Vom Eisenbahndepartement werden Einrichtungen angestrebt, welche Entgleisungen auf und vor Brücken möglichst unschädlich machen oder wenn thunlich verhindern sollen. Solche Einrichtungen bestehen auf der Gotthardbahn schon seit deren Eröffnung, indem auf längeren Brücken Seitschwellen angebracht worden sind, bestimmt, die Räder eines entgleisten Fahrzeuges möglichst in der Richtung der Schienenstränge zu erhalten. Für die Brücken des zweiten Geleises auf der Bergstrecke der Gotthardbahn werden die Seitschwellen durch Seitschienen ersetzt und diese über die Widerlager hinaus verlängert und so angeordnet, dass sie Räder von Fahrzeugen, die vor der Brücke entgleisen, auffangen und längs den Fahrschienen weiter führen. Die Südwestbahn hat für die neuen Linien das letztere System ebenfalls adoptirt. — Sowohl die Seithölzer als die Seitschienen haben gegenüber den Fahrschienen einen lichten Abstand von 150 mm, in der Meinung, dass derselbe gross genug sei, um die entgleisten Räder durchzulassen, von welch letztern man im übrigen annimmt, dass sie auf einem Schwellenbelag rollen werden. Die freien Enden der Einführungsschienen werden von oben nach unten schräg abgeschnitten, um zu vermeiden, dass herabhängende Kuppelungsbügel, Nothketten u. dergl. einen Halt finden können. — Die Nordostbahn hat bis jetzt bei zwei Brücken, wo entweder die Brücke selbst oder deren Anfahrten in Kurven liegen, längs dem innern Strang der letztern Seitschienen angebracht in einem lichten Abstand von 95 mm. Damit soll eine Entgleisung über den äussern Strang hinaus auf der Brücke oder unmittelbar vor derselben verhindert werden, während auf das Einführen von Rädern, die vor dem Anfang der Seitschiene entgleisen, keine Rücksicht genommen ist. Das letztere erscheint bei dem Abstand von 95 mm ohne weitere Einrichtungen auch nicht thunlich, indem sich die

Räder zwischen Fahrschiene und Seitschiene einkeilen würden und infolgedessen herausgerissen und wieder zur Entgleisung gebracht werden müssten. Dabei ist zu betonen, dass, weil in der Mehrzahl der Fälle die Einfahrten zu den Brücken in Kurven liegen, sie wohl mehr Entgleisungsgefahr bieten als die Strecke auf der Brücke selbst, und dass deshalb die Seitschienen der Nordostbahn schon vom Bogenanfang der Einmündungskurven hinweg eingelegt werden müssten, wenn sie nicht unter Umständen eher schädlich wirken sollen. Als erste Maassregel im Hinblick auf Entgleisungen auf Brücken ist ein Schwellenbelag anzustreben, durch welchen entgleiste Achsen möglichst ruhig, d. h. ohne erhebliche Stösse, über die Brücke geführt werden. Es treten sodann hinzu die Seitschienen nach der neuen Anordnung der Gotthardbahn, oder — wenn es für zweckmässiger gehalten werden sollte — die Langschienen der Nordostbahn, wobei diese aber bei Kurven vor Brücken schon vom Bogenanfang an eingelegt werden müssten. Wie ein Vorfall aus letzter Zeit gezeigt, müssten übrigens, um Entgleisungen auf Brücken in Kurven zu verhüten, auch längs des äusseren Schienenstranges Langschienen angebracht werden. Die neuere Anordnung der Gotthardbahn scheint den Vorzug zu verdienen. Im Hinblick darauf, dass die Verordnung betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen vom 14. Januar 1887 für die Breite der Radreifen ein Maximum von 150 mm vorsieht, wird indessen der lichte Abstand zwischen Fahrschiene und Seitschiene nunmehr zu 160 mm angenommen werden müssen.

Schweizerische Nordostbahn: Dielsdorf-Niederweningen eröffnet.

Die am 12. August d. J. eröffnete Neubaustrecke bildet eine Fortsetzung der Linie Oberglatt-Dielsdorf und enthält ausser der Endstation Niederweningen noch die Stationen Steinmaur und Schöfflisdorf. Die Gesammtlänge der Linie, die durchwegs als Normalbahn erstellt ist, beträgt 7 km. Die Stationen derselben sind für den Gesammtverkehr (Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güterverkehr) eingerichtet.

Säntisbahn.

Vom 24. August bis 10. September d. J. findet auf etwa 100 Deutschen und Schweizerischen Plätzen die Zeichnung des Aktien- und Obligationenkapitals der Säntisbahn statt. Sie nimmt ihren Anfang in Appenzell, anschliessend an die Geleise der bereits im Betrieb befindlichen Appenzellerbahn, nimmt ihren Weg über Steinegg, Weissbad, Schwende bis Wasserau, wo sie eine Länge von 6,51 km und eine Höhenquote von 881,40 m erreicht. In Wasserau beginnt die eigentliche Bergbahn, bis zum Gipfel des Säntis führend. Diese Bergstrecke wird 9,30 km lang und endet auf dem höchsten Punkt mit einer Höhenquote von 2 327,50 m. Nach der Kostenberechnung betragen die Baukosten für die 6,5 km lange Thalstrecke à 107 000 Frcs. 695 000 Frcs. und für die 9,3 km lange Bergstrecke à 366 000 Frcs. 3 403 000 Frcs. Für Erwerbung der Konzession, Beschaffung des Baukapitals usw. werden 402 000 Frcs. berechnet, so dass das gesammte erforderliche Kapital 4,5 Millionen Francs beträgt, wovon auf Obligationen 2 Millionen Francs entfallen.

Der Zusammenstoss der Züge bei Zollikofen am 17. August 1891.

Das Schweizerische Eisenbahndepartement erlässt folgende Mittheilung an die Presse: Die Untersuchungen des administrativen Inspektorates über den bedauerlichen Zusammenstoss der Jura-Simplonzüge 2246 und 240/2166 am Morgen des 17. August d. J. vor der Signalscheibe von Zollikofen, Seite gegen Biel, sind im wesentlichen, soweit die Feststellung der Thatsachen durch Abhörung des betheiligten Personals in Frage kommt, abgeschlossen und haben folgendes Resultat ergeben:

Die Zugcirkulation in der Richtung Biel-Bern war schon am frühen Morgen nicht so pünktlich und regelmässig, wie es im Interesse eines geordneten Betriebes bei dem zu erwartenden Andrang von Personen und dem dadurch bedingten regen Zugverkehr wünschenswerth gewesen wäre. Bedeutende Verspätungen in der Abfahrt der Züge in Biel sind zwar nicht zu konstatiren gewesen, dagegen haben theils auf der Fahrt, theils auf den Stationen nicht unbeträchtliche Zeitverluste stattgefunden. Zug 2246 ist von Biel mit 9 Minuten Verspätung abgefahren. Laut Fahrordnung hätte dieser Zug zwischen Biel und Bern nur in Zollikofen einen Diensthalt machen, im übrigen aber auf keiner Zwischenstation Reisende aufnehmen sollen. Dementsprechend war auch die Fahrzeit dieses Zuges nur auf 56 Minuten bemessen worden, welche der Fahrzeit des Pariser Schnellzuges am 17. August entspricht. Die Fahrzeit der Personenzüge variirt zwischen 71 und 86 Minuten. Der Zug 2246 war zudem noch überlastet. Nach den von der Jura-Simplonbahn aufgestellten Normen hätte dessen Belastung auf der Strecke Biel-Lyss 170 t und auf der Strecke Lyss-Bern 145 t betragen dürfen, allein sie betrug thatsächlich 231 t, es waren also 61 bezw. 86 t Ueberlastung vorhanden. Trotz alledem war bei der Abfahrt des Zuges in Biel vom Ober-Betriebsinspektor der Jura-Simplonbahn angeordnet worden, dass der Zug 2246 auf allen denjenigen Zwischenstationen anhalte, auf welchen Leute zum Einsteigen bereit seien. Der Zug hielt daher auf drei Stationen an. Hierdurch sowie durch die von der grossen Ueberlastung bedingte, verlangsamte Fahrt auf der freien Bahn hatte der Zug nach und nach eine ganz beträchtliche Verspätung erhalten, so dass der ihm fahrplanmässig in einem Abstand von 22 Minuten nachfolgende Pariser Schnellzug sowohl in Suberg als auch in Schüpfen mittelst der rothen Fahne aufgehalten wurde, bis von der nächsten Station freie Bahn erhältlich war.

In der folgenden Station Münchenbuchsee wurde er aber nicht aufgehalten, obgleich die vorausgegangene Anfrage auf freie Bahn von Zollikofen nicht beantwortet worden war und nach den Aufzeichnungen der Station Münchenbuchsee erst 7 Minuten seit der Abfahrt des Zuges 2246 verstrichen waren. Inzwischen war der letztere Zug gegen Zollikofen vorgerückt und da das dortige Einfahrtsgeleise nicht frei war, vor dem Signal angehalten worden. An dieser Stelle liegt die Bahn in einer Kurve von 600 m und ist die Aussicht in der Richtung nach der anschliessenden geraden Strecke gegen Münchenbuchsee durch Wald verdeckt. Nach Anhalten des Zuges wurde nun zwar der Bremser des letzten Wagens mit der rothen Fahne zur Deckung des Zuges beauftragt; derselbe hat sich aber nicht bis zu demjenigen Punkte begeben, wo er die gerade Strecke übersehen konnte, weil er befürchtete zurückbleiben zu müssen, wenn inzwischen dem Zug die Einfahrt frei gegeben wurde. Die Barriere des Wegüberganges war von einer Wärterin bedient und nach Durchfahrt des Zuges 2246 geöffnet worden, um die zahlreichen Fuhrwerke durchfahren zu lassen. Inzwischen war der Zug 240/2166 (Pariser Zug) gegen Zollikofen herangerückt. Als er in der Kurve vor dem Wegübergang sich befand, gab der Führer der Vorspannmaschine das Achtungssignal, da er durch eine Oeffnung zwischen Wärterhaus und Gesträuch gesehen hatte, dass die Barriere nicht geschlossen sei. Auf dieses Zeichen hin sprang die Wärterin des Ueberganges, die Hände rasch auf- und abbewegend, dem Zug entgegen.

Dies veranlasste den Führer der ersten Maschine das Nothsignal und Kontredampf zu geben; was auch der Führer der zweiten Maschine sofort that, allein es war schon zu spät. Ehe das Personal des Zuges 240/2166 die Bremsen vollständig anziehen konnte, war der Zusammenstoss mit dem Zuge 2246 erfolgt, für den inzwischen allerdings das Einfahrtssignal geöffnet worden war, der aber wegen der grossen Ueberlastung auf der Steigung von 10 ‰ nicht sofort anfahren konnte. Der Pariser Zug (240) war mit der Westinghousebremse ausgerüstet. Dieselbe war aber in Biel ausser Thätigkeit gesetzt worden, weil diesem Zug hier der Extrazug 2166 von Pruntrut ohne eine Aenderung in der Komposition angehängt wurde, was zur Folge hatte, dass an dem nun aus 16 Wagen bestehenden ganzen Zug nur die ersten 5 Wagen hätten mit der Westinghousebremse gebremst werden können. In diesem Falle war gemäss eines Dienstbefehles der Direktion der Jura-Simplonbahn diese Bremse ausser Dienst zu setzen und der Zug mit den Handbremsen zu bedienen. Obgleich die vorhandenen Handbremsen gehörig besetzt waren, kam ihre Wirkung doch zu spät, um den Zusammenstoss zu verhindern.

Die Folgen des Zusammenstosses sind bekannt: Vom Pariser Zug ist ein Personenwagen leicht beschädigt; die erste Maschine desselben und die drei letzten Wagen des Extrazuges Nr. 2246 wurden mehr oder weniger zertrümmert. Von den Reisenden, welche in diesen Wagen sich befanden, sind 13 Personen auf der Stelle getödtet und 26 meist schwer verletzt worden, von welchen eine schon auf dem Transport nach Bern und 3 seither im Inselspital zu Bern verstorben sind. Die Personenbeschädigungen im Pariser Zug beschränkten sich auf die Verletzung eines Lokomotivführers und eines Zugbegleiters.

Die Frage, wen ein strafbares Verschulden trifft, und welche besondern Umstände dasselbe mindern oder ausschliessen könnten, muss den Gerichten vorbehalten bleiben.

Die Englischen Eisenbahnen im ersten Halbjahr 1891.

Die ersten 6 Monate dieses Jahres waren für die Aktionäre der Englischen Eisenbahngesellschaften, wie bereits in Nr. 61 S. 600 d. Ztg. kurz angedeutet, im ganzen recht unbefriedigend. Während einerseits die Betriebskosten bedeutend zunahmen, blieben die Roheinnahmen entweder stationär oder wuchsen nicht in dem Verhältnisse, um die Mehrausgaben gut zu machen. Man wusste allerdings bereits Ende vorigen Jahres, dass der Preisaufschlag der Kohlen in Verbindung mit den Lohnzulagen und der herabgesetzten Arbeitszeit seinen Aus-

druck in den Zahlen des letzten Halbjahres finden müsse, doch war man weniger auf einen grösseren Ausfall in den Betriebseinkünften vorbereitet. In den im Januar d. J. abgehaltenen Generalversammlungen wurde in den meisten Fällen darauf hingewiesen, dass die Dividenden für das laufende Jahr schwerlich so hoch sich stellen dürften, als für 1890, da das Brennmaterial und die Arbeitslöhne den Reinertrag schmälern müssten. Die Aktionäre hatten sich indess seit einem langen Zeitraum so sehr daran gewöhnt, dass die Hauptlinien jede Woche ihre Einnahmen verbesserten, dass sie einigermaassen auf gleich günstige Resultate wie in 1890 rechneten. Diese Ansicht würde sich auch unter gewöhnlichen Verhältnissen bewahrheitet haben. Erstens war aber das Wetter so ausserordentlich schlecht, dass die Bewältigung des Gütertransportes erschwert und wesentlich vertheuert wurde und ebenso sehr litt der Personenverkehr unter der Ungunst der Witterung zur Zeit der Oster- und Pfingstfeiertage. Schneestürme, Hagel und Nebel richteten zudem an vielen Stellen Schäden an, die in mehreren Fällen kostspielige Reparaturen erforderten. Zweitens ist es unzweifelhaft, dass sich die Wirkung der gegen Ende vorigen Jahres eingetretenen Baring'schen Krisis, sowie der Einfluss des neuen Amerikanischen Zollgesetzes (Mac Kinley Bill) auf den diesjährigen Englischen Eisenbahnverkehr erstreckte. Einestheils gerieth die Ausfuhr nach Süd- und Centralamerika, wegen der zerrütteten Finanzen dieser Länder, in Stockung und da der Hauptexport dahin aus Eisenbahnmaterial und Maschinen bestand, so verminderte sich die Güterbewegung über die Bahnen, während anderntheils der herrschende Misskredit und die plötzliche Einstellung der Emissionen für fremde Regierungen das ganze Britische Ausfuhrgeschäft zeitweise störte. Es ist zu bekannt, dass ein namhafter Theil des Erlöses auswärtiger Anleihen nicht in baarem Gelde oder in Wechseln berichtigt, sondern durch die Lieferung Englischer Fabrikate, und zwar in Form von Schienen, Eisenbahnwagen, Lokomotiven, Kohlen usw. beglichen wurde. Mit diesen Geschäften hat es nun sein Bewenden und das fühlen abermals die Eisenbahnen. Die 12 bedeutendsten Gesellschaften, nämlich die:

Great Eastern,	London & North Western,
Great Northern,	London & South Western,
Great Western,	Manchester, Sheffield & Lincoln,
Lancashire & Yorkshire,	Midland,
London & Brighton,	North Eastern,
London, Chatham & Dover,	South Eastern

vereinnahmten vom 1. Januar bis 30. Juni 1891

29 223 000 £ (+ 676 360 £ oder 2,4 % gegen die entsprechenden Monate von 1890)

und verausgabten an Betriebskosten

16 543 412 £ (+ 936 300 £ oder 5,6 %).

Die Mehrkosten absorbirten demnach ausser der Mehreinnahme eine Summe von etwa 260 000 £ und beanspruchten 56½ % der Roheinkünfte anstatt 54¾ % in 1890. Die einzige Gesellschaft, die eine bessere Dividende zahlte, war die Midland, da dieselbe von ihrer Mehreinnahme von 247 000 £ nur 170 000 £ für Mehrkosten verausgabte und folglich ½ % per anno extra vertheilen konnte. Dagegen hatten 3 Unternehmungen, die North Eastern, deren Eisentransport fiel, und die London & Brighton, sowie die South Eastern, welche hauptsächlich auf den Personenverkehr angewiesen sind, thatsächliche Mindereinnahmen zu beklagen. Die erstere gewann zwar 43 000 £ mehr durch den erhöhten Kohlentransport, verlor aber dagegen 79 000 £ an Eisenfrachten. Ihre Dividende ging um ¾ % und die der beiden anderen Bahnen um je 1 % per anno zurück. Die London & North Western, Lancashire & Yorkshire und Manchester & Sheffield zahlten je ½ % weniger, doch bezifferte sich die Reduktion bei der Great Western und Great Northern nur auf ¼ %, während sich die Einbussen der übrigen Gesellschaften zwischen ½ und 1 % bewegten. In ihren Berichten schieben sämmtliche Bahnen ihre geringeren Geschäftsresultate den bereits angeführten ausserordentlichen Umständen zu und es wäre demgemäss zu erwarten, dass mit der Beseitigung aller oder einiger der Nachtheile die zeitweilig unterbrochene Wohlfahrt neue Fortschritte machen wird. In diesem Punkte dürfte man sich indess irren. Das Wetter wird allerdings nicht immer schlecht bleiben, doch ist wenig Aussicht auf Verminderung der Löhne und der allgemeinen Kosten der Instandhaltung vorhanden. In letzterer Hinsicht steht sogar allen Bahnen eine nicht unbedeutende neue Ausgabe bevor. Die neuliche Katastrophe bei Mönchenstein in der Schweiz, sowie der Unfall auf der Brightonlinie (auf der Norwooder Eisenbahnbrücke) lenkten die Aufmerksamkeit auf die Sicherheit aller Brücken und veranlassten eine eingehende Untersuchung der Tragkraft und der Dauerhaftigkeit des benutzten Materials. Die Brücken erwiesen sich zwar durchweg als gefahrlos, doch hielt man demungeachtet einen theilweisen Neubau für rathsam. Da die daraus erfolgenden erheblichen Ausgaben aus den laufenden Einnahmen zu bestreiten sind, so dürften die Betriebskosten eher steigen als fallen. Was nun die muthmaassliche Entwickelung der Roheinnahmen betrifft, so ist zu berücksichtigen, dass dieselben in 1891 den günstigen Geschäftsjahren 1890 und 1889 gegenüberstehen und der Zeitraum des grossen kommerziellen Aufschwunges auch ohne die im letzten Vierteljahre vorigen Jahres entstandene Geldkrisis ihrem Ende entgegenging. Die Englischen Handelsausweise zeigen eine bedeutende Verminderung der Geschäfte mit dem Auslande an, wodurch denn auch die Wocheneinnahmen der Englischen Bahnen in den ersten 2 Monaten des laufenden Halbjahres durchschnittlich einen Ausfall aus dem Gütertransporte bekundeten, obgleich die Einnahmen aus dem Personenverkehr etwas zunahmen. Bis jetzt belaufen sich die Abweichungen wohl auf verhältnissmässig kleine Summen, doch ist demungeachtet nicht zu verkennen, dass besonders die Tendenz des Güterverkehrs eine weichende bleibt. Die finanziellen Wirren im In- und Auslande waren eben zu umfangreich, um nicht das ganze Englische Geschäftswesen in seinen Beziehungen zum Auslande empfindlich zu stören und es dürfte geraume Zeit hingehen, ehe die Folgen der Krisis soweit überwunden sind, dass der Eisenbahnverkehr von neuem in ähnlicher Weise steigt, als es seit einigen Jahren der Fall war.

Die Bulgarischen Eisenbahnen.

Aus Bulgarien wird der „Zeitschr. f. E. u. D." geschrieben: Das gesammte gegenwärtig im Betrieb befindliche Eisenbahnnetz Bulgariens beträgt:

a) an Staatsbahnen, und zwar:

die Linie Zaribrod-Belova	160 km
„ „ Burgas-Jamboli	109 „
„ „ Rustschuk-Varna	225 „

b) die Linien der Compagnie der Orientalischen Bahnen:

Belova-Harmanli	129 „
Tirnowo-Seymen-Jamboli	106 „
zusammen	729 km

Die Sobranje hat den weiteren Ausbau dieses Netzes bekanntlich bereits schon früher in Betracht gezogen und den Bau der Linie Kaspican-Sumla-Trnowo-Serlievo-Lovtscha, Orhanie-Sofia-Küstendjil genehmigt. Diese Linie durchschneidet in einer Gesammtlänge von ungefähr 550 km Nordbulgarien in seiner ganzen Ausdehnung von Osten nach Westen, dabei die wichtigsten Städte im Innern desselben verbindend. Da dieselbe einerseits in Kaspican im Anschluss an die Rustschuk-Varnaer Linie, andererseits in Küstendjil an der Bulgarisch-Macedonischen Grenze endet, von wo jedenfalls in nicht ferner Zeit, durch eine Verbindungsbahn nach Usküb, wahrscheinlicher jedoch nach Kumanova der Anschluss an die Linie Salonichi-Zibefché der Orientalischen Bahnen hergestellt werden dürfte, so wird dadurch eine äusserst wichtige direkte Verbindung mit der Donau bei Rustschuk, dem Schwarzen Meere bei Varna und eine wiewohl indirekte Verbindung mit dem Aegäischen Meere bei Salonichi hergestellt. Aller Wahrscheinlichkeit nach dürfte theilweise der Ausbau des Bulgarischen Bahnnetzes noch in diesem, sicher aber bei Beginn des nächsten Jahres ernstlichst in Angriff genommen werden.*)

Es handelt sich hierbei in erster Reihe um den Bau der normalspurigen, ungefähr 100 km langen Linie Sofia-Pernik-Küstendjil nach Macedonien. Durch den Bau der Linie Sofia-Küstendjil-Kumanova wird, bei Vermeidung des Weges über Serbien, eine Abkürzung des Weges nach Salonichi von rund 150 km erzielt, welcher Umstand sicherlich auf die Ausdehnung des Verkehres in dieser Richtung der verringerten Frachtspesen halber von grösstem Einflusse sein muss. Die Entfernung von Sofia bis Dedeagatsch beträgt 484 km, dagegen bis Salonichi jetzt 611 km. Nach vollendetem Ausbau der Linie Sofia-Küstendjil-Kumanova würde jedoch selbe annähernd nur 460 km sein. Die Folge davon wird sein, dass schon mit Rücksicht auf den geeigneteren Hafen in Salonichi die Ausfuhr des Getreides vornehmlich aus Nordbulgarien und den westlichen Theilen Ostrumeliens nicht mehr über Dedeagatsch, sondern über Salonichi stattfinden wird. Desgleichen ist zu erwarten, dass hinsichtlich der Einfuhr von Manufaktur-, Kolonial- und anderen Waaren in den bisherigen Handelsbeziehungen wesentliche Aenderungen eintreten werden. Die Bedeutung dieser Linie, welche doch nur eine Theilstrecke ist, wird noch durch den später erfolgenden Ausbau der auch strategisch sehr wichtigen, 450 km langen Linie Sofia-Orhanie-Lootscha nach Kaspican wesentlich erhöht werden, indem auch von dieser und der Rustschuk-

*) Laut Mittheilung des K. und K. Generalkonsulates in Sofia hat das Fürstlich Bulgarische Finanzministerium für den 24. September l. J. neuen Stils eine Offertverhandlung wegen Vergebung des Eisenbahnbaues Sofia-Pernik, 31,8 km, an eine Generalunternehmung ausgeschrieben. Die provisorische Kaution beträgt 150 000 Frcs.

Varnaer Linie grossentheils der Export nicht mehr auf der Donau und zur See über das Schwarze Meer, sondern lediglich über Küstendjil, bezw. Salonichi stattfinden dürfte. In Erkenntniss der Wichtigkeit der Linie Sofia-Küstendjil-Salonichi hat daher die Bulgarische Regierung bereits seit längerer Zeit die für den Ausbau derselben erforderlichen Anordnungen getroffen. Danach sind die Trassirungen und Studien der 32 km langen Theilstrecke von Sofia bis Pernik bereits vollendet. Es ist dies auch der schwierigste Theil der Linie Sofia-Küstendjil. Dem Vernehmen nach kommt schon in der nächsten Ministerrathssitzung das Bedingnissheft (Cahier de charge) bezüglich des Baues dieser Strecke zur Vorlage und Berathung. Bei der bekannten Energie der Bulgarischen Regierung ist es voraussichtlich, dass der Bau auch ehestens in Angriff genommen werden wird.

Aus Asien.

Türkei.

Für die dem Generaldirektor der internationalen Schlafwagengesellschaft, G. Nagelmakers, konzessionirte Eisenbahn Mudania-Brussa (vergleiche Nr. 30 S. 300 d. Ztg.) hat sich unter dem Namen „Ottomanische Eisenbahngesellschaft Mudania-Brussa“ (société ottomane du chemin de fer Moudania-Brussa) eine Gesellschaft gebildet. Ein von der Kaiserlich Ottomanischen Bank, der Bank von Paris und der Baugesellschaft von Batignolles gemeinschaftlich aufgebrachter Betrag von 500 000 Frcs. ist in der Kaiserlich Ottomanischen Bank hinterlegt und wird der Türkischen Regierung als Entschädigung für die ausgeführten Bauten und die gelieferten Betriebsmittel übergeben werden.

Für die dem Baron de Macar konzessionirte Eisenbahn Samsun-Siwas (vergleiche Nr. 53 S. 528 d. Ztg.) hat die Türkische Regierung eine Betriebseinnahme gewährleistet, die nach einer Meldung 13 800, nach anderer nur 13 700 Frcs. für das Kilometer beträgt. Die Gewähr wird durch die Zehnten gewisser Sandschaks und Vilajets, welche an den Europäischen Ausschuss zu zahlen und von diesem zutreffendenfalls direkt an die Eisenbahngesellschaft abzuführen sind, sichergestellt.

Die Asiatische Türkei ist augenblicklich das bevorzugte Feld für Eisenbahnentwürfe und Konzessionsgesuche, die wie Drachenzähne aus der Erde hervorspriessen. Wenn wir auch überzeugt sind, dass nur wenige von diesen Gesuchen, deren Genehmigung angeblich unmittelbar bevorsteht, eine Konzessionsertheilung thatsächlich zur Folge haben werden, so ist doch ein kurzer Ueberblick über die verschiedenen Gesuche geeignet, ein Bild von der in der Asiatischen Türkei auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues entwickelten Thätigkeit zu geben. Die noch immer als märchenhaft erscheinende Verwirklichung der Ueberlandbahn nach Ostindien, die auf Türkischem Gebiete die Verbindung zwischen Konstantinopel und Bagdad herstellen würde, hat jetzt wieder viele Köpfe in Anspruch genommen, namentlich seitdem neuerdings ein Kaiserliches Irade an den Minister der öffentlichen Arbeiten erlassen sein soll, auf Grund dessen keine neue Eisenbahnkonzession in Asien ertheilt werden soll, bis die Linie nach Bagdad vollendet ist; falls dieses Irade wirklich erlassen ist und auch aufrecht erhalten wird, so dürften darüber leicht 2 Jahrzehnte vergehen. Der General Nedjib Pascha will nun eine „Eisenbahngesellschaft Konstantinopel-Bagdad“ gründen und eine Bahn von Ismid über Boly, Geride, Bainair, Tcherkesch, Koich-Hissar, Tosia, Osmandschul, Amasia (Abzweigung nach Samsun), Tokat, Siwas, Malatia, Charput und Argana-Maden vorläufig bis Diarbekr (1 400 km) mit einem Kostenbetrage von 168 Millionen Francs bauen; er verlangt für die Hauptlinie (für die Zweigbahn nicht) die Gewährleistung einer kilometrischen Einnahme von 13 500 Frcs. und die Theilung des Ueberschusses über diesen Betrag auf der Grundlage von 25 % für die Regierung und 75 % für die Gesellschaft. Die Verbindung nach Bagdad hat auch ein Herr Staniforth im Auge, der die Konzession für eine Bahn von Konstantinopel oder Ismid oder Adabazar oder einem andern Punkt der Anatolischen Bahn über Hendek, Boly, Tchengere und Josgad nach Kaisarieh nachsucht und die Gewährleistung einer kilometrischen Einnahme von 10 000 Frcs. unter der Voraussetzung verlangt, dass der Ueberschuss zwischen Regierung und Gesellschaft zur Hälfte getheilt wird. Doch haben diese Gesuche schwerlich Aussicht auf Verwirklichung, da die Anatolische Eisenbahngesellschaft ein Vorzugsrecht auf den Bau der Bahn nach Diarbekr und Bagdad hat, die Türkische Regierung sich auch schwerlich entschliessen wird, eine anderwärts als in Angora an die Anatolische Bahn anschliessende Linie nach Bagdad zu konzessioniren, weil sie sonst gleichzeitig 2 Wettbewerbsunternehmungen unterstützen müsste.

Ein zweiter Zielpunkt der dem Innern Kleinasiens zu strebenden Bahnen ist Koniah; dort suchen einerseits die Eisenbahnen Smyrna-Aïdin und Smyrna-Kassaba, andererseits die Eisenbahn Mudania-Brussa ihren Endpunkt. Ein drittes derartiges Ziel ist Biredschik, die obere Schifffahrtsgrenze des Euphrat bildend; hier sucht beispielsweise die Eisenbahngesellschaft Mersina-Tarsus-Adana ihren Endpunkt. Neuerdings hat der Ingenieur Retalla, ehemaliger Direktor der Dercos-Wassergesellschaft, in Konstantinopel im eigenen und im Namen der Baugesellschaft Fives-Lille ein Konzessionsgesuch für eine weiter ausgreifende Bahn eingereicht; dieselbe soll von Yemurtalik an der Bucht von Ayaz ausgehen und unter Entsendung von Zweigbahnen nach Merasch, Aïntab, Urfa, Argana und Charput in Diarbekr am Tigris, also an der Linie nach Bagdad, endigen. Konzessionsgesuche für eine Bahn Alexandrette-Haleb-Biredschik haben einerseits Murad Bey, andererseits Sola eingereicht, doch hat letzterer neuerdings sein Gesuch zurückgezogen. Um die Konzession Alexandrette-Haleb haben sich Ferid Bey und Genossen beworben. Auch Damaskus ist ein solches Ziel, doch scheint es fast, als wenn auch Damaskus nur eine Ruhestelle auf dem Wege nach Biredschik werden wird. Einwohner der Stadt Tripolis in Syrien bewarben sich um die Konzession Tripolis-Damaskus-Haleb; ferner reichte Abdul Kader Bey, Vertreter der Ottomanischen Gesellschaft für die Omnibuslinie Tripolis-Homs-Hama, unter Verzicht auf Zinsengewähr ein Konzessionsgesuch für eine Schmalspurbahn Tripolis-Homs-Hama-Haleb-Biredschik nebst Zweigbahnen Homs-Damaskus und Haleb-Saïda ein. Beirut als Ausgangspunkt nahm Graf Perthucs für ein Konzessionsgesuch Beirut-Damaskus. Ausserdem beabsichtigt die „Strassenbahngesellschaft Beirut-Damaskus“, die in den letzten 2 Jahren eine Gesellschaft für die Verbesserung des Hafens von Beirut mit einem Kapitale von 5 000 000 Frcs. und ausserdem eine andere Gesellschaft für eine Schmalspurbahn Beirut-Hauran mit einem Kapitale von 4 000 000 Frcs, bildete, sich in eine „Eisenbahngesellschaft Beirut-Damaskus“ mit einem Kapitale von 10 000 000 Frcs. umzuwandeln, doch sollen alle 3 Gesellschaften auch fernerhin unter einheitlicher Leitung stehen. Für eine Bahn Akka-Damaskus erhielt John R. Pelling die Konzession und bewarb sich um die Fortsetzung Damaskus-Biredschik nebst Abzweigung nach Haleb und Alexandrette; neuerdings ist er bei der Regierung wegen Abänderung der (übrigens schon verfallenen) Konzession Akka-Damaskus vorstellig geworden.

Diese Uebersicht der Konzessionsgesuche erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit; sie hat lediglich den Zweck, die Ziele, denen der Bahnbau in der Asiatischen Türkei zustrebt, zu kennzeichnen.

Ostindien.

In Ergänzung der in Nr. 65 S. 641 d. Ztg. enthaltenen Mittheilung ist noch zu bemerken, dass im Jahre 1890 das Anlagekapital der Indischen Bahnen durchschnittlich mit 4,8 % verzinst wurde gegen 4,93 % in 1889 und 5,42 % in 1888. Wenn daher die Verzinsung auch von Jahr zu Jahr niedriger geworden ist, so bleibt sie doch nur wenig unter 5 % und mit Rücksicht darauf, dass die Regierung für die gewährleisteten Privatbahnen höchstens 5 % zu verbürgen hat und für die Staatsbahnen keinen höheren Zins als 4 % in Rechnung zu ziehen braucht, würden sich die Indischen Bahnen, in der Hand des Staates vereinigt, ohne Zuschuss erhalten können. Thatsächlich hat aber der Indische Staatsschatz für den Eisenbahnbetrieb einen zwar kleineren als früher, doch immer noch sehr bedeutenden Zuschuss leisten müssen. Es kommt dies einerseits daher, dass diejenigen der gewährleisteten Bahnen, welche eine höhere Verzinsung als 5 % erzielen, von dem Ueberschuss über 5 % nur einen Theil (meistens die Hälfte) an den Staat abzugeben brauchen, andererseits, dass die Zinsen des Kapitals in Gold gezahlt, die Einnahmen aber in Silber erhoben werden. Bei einigen Staatsbahnen und gewährleisteten Linien bleiben die Erträge hinter dem zu zahlenden Zinssatze zurück.

Die wichtigsten Ereignisse auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens während des Berichtsjahres sind die Verstaatlichung des Südindischen Eisenbahnnetzes, die Uebertragung des Betriebes der Tirhoot-Staatsbahn auf 14½ Jahr an die Bengal and North Western Railway Company und endlich die Vollendung des Southern Maharatta-Eisenbahnnetzes.

Sumatra.

Da die Bauarbeiten an der die Ombilien-Kohlenfelder von Innersumatra mit der Westküste in Verbindung setzenden Eisenbahn ihrer Vollendung entgegengehen, hat der Kolonialminister in der Meinung, dass während der ersten Jahre der Betrieb sowohl dieser Eisenbahn als auch der Kohlenfelder am vortheilhaftesten in der Hand des Staates vereinigt bleibe, der Kammer eine Vorlage, betreffend Bewilligung von 200 000 fl. für die Vorbereitungen zur Ausnutzung der Kohlenfelder, unterbreitet. Die Gesammtkosten der im Innern herzustellenden, zum Betrieb der Kohlenfelder bestimmten Bauten sind auf 650 000 fl. veranschlagt. Die beförderten Kohlen sind in erster

Linie für die Marine und die Staatsbahnen bestimmt und nur etwaige Ueberschüsse würden verkauft werden.

Philippinen.

Die im Jahre 1888 gebildete „Manila Railway Company“ hat von der Spanischen Regierung auf 99 Jahre die Konzession für eine auf der Insel Luzon gelegene, 120 Meilen lange Bahn von der Hauptstadt Manilla nordwärts durch die Provinzen Bulucan, Pampagna, Tarlac und Pangasinan nach dem Hafen Dagupan an der Bucht von Lingayen erhalten. Eine etwa 27 Meilen lange Anfangsstrecke ist am 25. März d. J. eröffnet worden und die ganze Bahn soll bis Ende des laufenden Jahres dem Betriebe übergeben werden. Die Anfangsstrecke hat bis 30. Juni d. J. eine Einnahme von 7 392 £, welche die Betriebsausgaben vollständig zu decken vermochte, ergeben; doch ist die Gesellschaft nicht allein auf ihre eigenen Einnahmen angewiesen, sondern geniesst eine Zinsengewähr von 8 % auf ein Anlagekapital von 4 964 400 D. Am 5. August d. J. hat die Gesellschaft in London 185 000 £ 6 % hypothekarische Schuldverschreibungen zum Kurse von 98 % zur Zeichnung auflegen lassen.

Verschiedenes.

Beruf und Lebensdauer.

Ueber die Wechselbeziehungen von Berufsthätigkeit und Vitalität machte ein Theilnehmer an dem Londoner internationalen Kongress für Hygiene und Demographie, Dr. Ogle, interessante Angaben. Diese Mittheilungen, welche auf das statistische Material der jüngsten Englischen Volkszählung gestützt sind, führen den Nachweis, dass körperliche Arbeit, selbst solche angreifendster und andauerndster Art, den menschlichen Organismus nicht entfernt so intensiv angreift und abnutzt als angespannte Geistesthätigkeit. Ja, er erklärt, dass körperliche Arbeit, selbst wenn sie bis zur äussersten Grenze der täglichen Leistungsfähigkeit fortgesetzt, an und für sich positiv gesundheitsfördernd wirkt, vorausgesetzt dass sie nicht in einer verpesteten Atmosphäre oder unter besonders exponirten äusseren Verhältnissen geleistet wird. Wenn erwiesenermaassen der Staub aller Art als der schlimmste Feind der Arbeiter bezeichnet werden darf, so scheint doch für den Kohlenstaub in Bergwerken eine Ausnahme zugelassen werden zu müssen, wenigstens ergibt die Statistik der Englischen Kohlengrubenarbeiter, dass — von den dem Betrieb eigenen Gefahren schlagender Wetter u. dergl. abgesehen — die Arbeit in den Bergwerken nicht gesundheitsschädlicher ist als die von jeher für das hygienische Ideal angesehene landwirthschaftliche Arbeit. Ferner betonte Dr. Ogle, dass niemand schwerer und länger zu arbeiten habe als der Hochseefischer; dennoch bewirke der Umstand, dass dieser Beruf nicht mit dem Todfeinde der Arbeit in geschlossenen Räumen, dem Staube, zu kämpfen habe, dass die Sterblichkeitsziffer im Fischereigewerbe unter Einrechnung der Unfälle auf hoher See hinter dem Prozentsatze einer ganzen Reihe von industriellen Betrieben zurückstehe. Wenn aber der Staub, schlechte Gase, giftige Substanzen, verbunden mit gesundheits- und vorschriftswidrigem Verhalten, unmässigem Trinken usw., ständige Quellen der Krankheit und Sterblichkeit unter den Handarbeitern bilden, so stellt Dr. Ogle dem gegenüber die statistisch erhärtete Thatsache, wie ungleich aufreibender das Uebermaass geistiger Thätigkeit, was bei den höher stehenden Klassen mehr und mehr zur Regel wird, auf den Gesundheitszustand der letzteren wirkt, wie unter ihnen Nerven- und Geisteskrankheiten, Selbstmord zehnmal grössere Verwüstungen anrichten, als auf Rechnung der Berufsthätigkeiten des Handarbeiters zu setzen ist.

(„Handels-Museum“.)

Personalnachrichten.

Preussen: Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Der Ober-Regierungsrath Paul Karl Gottlieb Francke ist zum Geheimen Regierungsrath und vortragenden Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten ernannt worden.

Preussische Staatseisenbahnen.

Zu Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren sind ernannt: Die Regierungs-Baumeister Storck in Glogau unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte daselbst, Jeran in Bromberg unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt daselbst und Wolf in Köln unter Verleihung der Stelle eines Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektors im bautechnischen Büreau der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln.

Dem Regierungs-Baumeister Prött in Stralsund sind die Funktionen eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt daselbst für die ihm zur selbständigen Erledigung zu überweisenden Geschäfte beigelegt worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrswiederaufnahme.

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Der am 22. Juli l. J. wegen Ueberschwemmung eingestellt gewesene Verkehr zwischen Garamberzencze-Selmeczbánya — vergl. Nr. 59 der Vereins-Zeitung, Inseratennummer 1506 — wurde am 28. August l. J. wieder eröffnet.

Budapest, am 31. August 1891. (1781)

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen. Der am 23. August l. J. in der Strecke Tarvis-Kronau und Tarvis-Pontafel (Westliche Linie) wegen Wasserschäden eingestellt gewesene Verkehr wurde am 29. August l. J. wieder aufgenommen.

Wien, am 1. September 1891. (1782)

2. Güterverkehr.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Von der mit Bekanntmachung vom 1. September d. J. festgesetzten Verlängerung der Lieferfristen wird Abstand genommen. Die gleichzeitig für Station Neudietendorf zum 14. und 15. d. Mts. vorgesehenen Verkehrsbeschränkungen finden nicht statt.

Erfurt, den 7. September 1891. (1783)

Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. September d. J. wird die bisher nur für den Personen-, Gepäck- und Privatdepeschenverkehr sowie für den Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtete Station Warburg-Altstadt auch für den Eil- und Frachtstückgut-Verkehr eröffnet.

Elberfeld, den 5. September 1891. (1784)

Königliche Eisenbahndirektion.

Nassau- und Frankfurt a/M. etc.-Bayerischer Verkehr. Vom 10. September ab ermässigen sich die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1 für bestimmte Stückgüter in den Eingangs genannten Verkehren und Entfernungen bis 100 km auf diejenigen Beträge, welche im diesseitigen Lokalgüterverkehre auf Grund des gleichartigen Ausnahmetarifs Nr. 1 und für gleiche Entfernungen erhoben werden.

Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen. (1785)

Frankfurt a/M., den 3. September 1891.

Namens der betheiligten Verwaltungen:

Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlen- und Koksverkehr. Für Kokssendungen von mindestens 10 000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen von Trzynietz, Station der Kaschau-Oderberger Bahn, nach der diesseitigen Station Friedrichshütte tritt mit Gültigkeit vom 10. d. Mts. bis auf weiteres ein direkter Frachtsatz in Höhe von 31,7 kr. Oesterr. Währung Noten für 100 kg in Kraft. Routenvorschriften sind bei Inanspruchnahme dieses Frachtsatzes ausgeschlossen.

Breslau, den 6. September 1891. (1786)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Getreide und Mühlenfabrikate. Die Sätze des am 1. September d. J. in Kraft getretenen allgemeinen Ausnahmetarifs für Getreide und Mühlenfabrikate im Lokal- und Wechselverkehr der Preussischen Staatsbahnen etc. gelten, soweit dieselben billiger sind, als die normalen Sätze des Spezialtarifs II, auch für den Artikel Kleie aller Art. Diese Bestimmung tritt ferner in Wirksamkeit für alle diejenigen Deutschen Eisenbahnverwaltungen, welche den genannten Ausnahmetarif gleichfalls bereits angenommen haben.

Im Anschluss an die in unserer Bekanntmachung vom 29 August d. J. aufgeführten Bahnen sind dem Ausnahmetarif noch beigetreten:

die Mecklenburgische Südbahn, Werrabahn (ohne Kilometerzuschläge), Kerkerbachbahn, Georgs-Marienhütten-Eisenbahn (mit Station Georgs-Marienhütte), Stendal-Tangermünder, Halberstadt-Blankenburger (mit besonderen Zuschlägen), Arnstadt-Ichtershausener, Hohenebra-Ebelebener, Ilmenau-Gross-Breitenbacher, Ruhlaer, Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn (die letzten fünf Bahnen mit Kilometerzuschlägen).

Berlin, den 4. September 1891. (1787MG)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Württemberg. Mit sofortiger Wirksamkeit ist die Station Oberndorf am Neckar in den im Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Württemberg bestehenden Ausnahmetarif Nr. 4 (für Petroleum) aufgenommen worden.

Die bezüglichen Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterstellen zu erfahren.

Stuttgart, den 4. September 1891. (1788)

Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen, Betriebsabtheilung.

Staatsbahn-Stargard-Cüstriner Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. September d. J. ab treten für den Verkehr zwischen Klützow, Haltestelle der Stargard-Cüstriner Eisenbahn, einerseits und Arnswalde, Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau, andererseits direkte Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe die Güter-Abfertigungsstellen Auskunft ertheilen.

Cüstrin II, 2. September 1891. (1789)
Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Lokalgüterverkehr für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Frankfurt a. M., Staatsbahnverkehr Frankfurt a. M.-Köln rechtsrh., Frankfurt a. M.-Köln linksrh., Frankfurt a. M.-Elberfeld, Frankfurt a. M.-Hannover und Frankfurt a. M.-Hessischer Wechselverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. ab werden die Stationen Eschenau, Christianshütte, Schupbach und Heckholzhausen der Kerkerbachbahn in den Ausnahmetarif für bestimmte geringwerthige Düngemittel, Erde, Kartoffeln und Rüben des Spezialtarifs III aufgenommen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ist Näheres auf den Station zu erfahren.

Königliche Eisenbahndirektion
Frankfurt a. M., (1790)
namens der betheiligten Verwaltungen.

Belgisch-Deutsche Eisenbahnverbände. Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. ist auf Veranlassung der Belgischen Staatsbahn zum Theile I für die vorbezeichneten Verbände ein Anhang ausgegeben, welcher Aenderungen und Ergänzungen der reglementarischen Bestimmungen, insbesondere bezüglich der Lieferfrist, der Ablieferung und Avisirung, des Verfahrens bei Ablieferungshindernissen, des Umfangs und der Zeitdauer der Haftpflicht, sowie des Geldwerths der Haftung enthält. Dieselben haben nur auf den Belgischen Bahnen Gültigkeit.

Der Anhang wird unentgeltlich an die Inhaber des Haupttarifs abgegeben.

Köln, den 31. August 1891. (1791)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Pfälzische Eisenbahnen. Lokal-Güterverkehr. Am 1. September l. J. ist der II. Nachtrag zum Tarife für den Güterverkehr zwischen den Stationen der schmalspurigen Lokalbahn einerseits und den Stationen der Pfälzischen Hauptbahnen andererseits in Kraft getreten.

Ludwigshafen, den 31. August 1891.
Die Direktion. (1792)
von Lavale.

Ostdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Mit sofortiger Gültigkeit treten für Glassandtransporte bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen folgende direkte Frachtsätze in Kraft:

von Hohenbocka nach	für 100 kg in Mark
Trencsén-Isztebnik	1,56
Vág-Ujhely	1,66

Breslau, den 5. September 1891. (1793)
Königliche Eisenbahndirektion,
für die Deutschen Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Nordischer Lloyd. Mit sofortiger Gültigkeit tritt in unserm Lokalverkehr ein Ausnahmetarif für den Versand von Braun- und Steinkohlen, Braun- und Steinkohlenbriketts und Koks in Sendungen von mindestens 50 000 kg ab Rostock Ll., Rostock Ll. Haten und Warnemünde in Kraft. Exemplare des Ausnahmetarifs werden bei unseren Expeditionen kostenfrei abgegeben.

Rostock, den 3. September 1891. (1794)
Die Direktion.

Frankfurt a. M.- bezw. Hannover-Oberhessischer und Oberhessisch-Hessischer Güterverkehr. Das Inhaltsverzeichniss des Ausnahmetarifs für geringwerthige Massenartikel hat unter den Ziffern 3 und 4 (Kartoffeln und Rüben) einen anderen Wortlaut erhalten.

Nähere Auskunft ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen.

Giessen, den 1. September 1891. (1795)
Gr. Direktion
der Oberhessischen Eisenbahnen.

Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahn. Mit Gültigkeit vom 15. September d. J. wird in den Ausnahmetarif für geringwerthige Massenartikel der Artikel „Scheideschlamm von der Zuckerfabrikation (Presssschlamm, Scheidekalk, Saturationsschlamm“) aufgenommen.

Cüstrin II, 4. September 1891. (1796)
Direktion
der Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahngesellschaft.

Nachtrag IX zum gemeinsamen Tarife Theil I der Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen. Am 1. Oktober l. J. tritt der Nachtrag IX zu dem ab 1/9. 1887 gültigen Tarife Theil I in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält Ergänzung des Verzeichnisses jener Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen, für welche der Tarif Theil I gültig ist, Aenderung und Ergänzung der allgemeinen Bestimmungen für den Transport von Gütern, Aenderung der speziellen Bestimmungen für bestimmte Transportgegenstände, Aenderung der Güterklassifikation und Aenderung des Anhangs zu dem Tarife Theil I.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 1. September 1891. (1797)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und der Niederlande einerseits und Oesterreich-Ungarns andererseits. Am 1. Oktober l. J. wird der Nachtrag IV zu dem in der Ueberschrift bezeichneten, ab 1. August 1888 gültigen Tarif-Theil I in Wirksamkeit treten.

Dieser Nachtrag enthält Aenderungen bezw. Ergänzungen zum Betriebsreglement nebst allgemeinen Zusatzbestimmungen und allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation.

Hierdurch werden aufgehoben bezw. ersetzt:

Im Nachtrag III vom 1. November 1890 der 2. Absatz der Zusatzbestimmung I zu § 47 (Seite 2) und der 2. Absatz der Zusatzbestimmung II zu § 52 (Seite 3), sowie der Inhalt der Seiten 57 bis 161 (allgemeine Tarifvorschriften und Güterklassifikation).

Exemplare werden demnächst bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden können.

Wien, am 3. September 1891. (1798)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Braunkohlenverkehr nach der Station Umschlagsplatz-Schönpriesen. Mit 1. Oktober 1891 tritt ein neuer Tarif für den Braunkohlenverkehr von Stationen der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, sowie von den Stationen Bilin, Brüx, Dux-Ladowitz und Trupschitz der K. K. Oesterr. Staatsbahnen nach der Station „Umschlagsplatz-Schönpriesen“ der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Kraft, welcher dem bisherigen Tarife gegenüber theilweise ermässigte Frachtsätze enthält.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 10 kr. Oe. W. pr. Stück zu beziehen.

Teplitz, am 5. September 1891. (1799)
Die Direktion
der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Königsberg-Cranzer Eisenbahn. Am 1. Oktober cr. treten im diesseitigen Lokalverkehr neue Tarife für die Beförderung von Gütern, sowie für Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere mit ermässigten Frachtsätzen in Kraft, welche bei unseren Stationen käuflich zu haben sind. (1800)

Königsberg, den 1. September 1891.
Die Betriebsdirektion.

---

3. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Am 29. September d. J., Nachmittags 4 Uhr, erfolgt in unserem Geschäftszimmer hierselbst in Gegenwart eines Notars die Ausloosung von 26 Stück diesseitiger Prioritätsobligationen zur Amortisation, wovon die Inhaber hierdurch benachrichtigt werden.

Oels, 5. September 1891. (1801)
Direktion.

---

4. Verdingungen.

Ausschreibung von Oberbaugeräthen. Die Lieferung von Handbeilen, Dexeln, Durchtreibern, Kreuzhacken, Aufsatz- und Bahnhämmern, Possekeln, eisernen Schippen und Stielen dazu soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden.

Angebote sind versiegelt und postfrei bis 23. September d. J., Vormittags 11 Uhr, an das unterzeichnete Büreau einzusenden. Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch von dort gegen Einsendung von 1 ℳ bezw. 50 ₰ für die Stiele allein, in Baar oder Briefmarken à 10 ₰ postpflichtig bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen nach obigem Termin.

Breslau, den 4. September 1891. (1802)
Materialienbüreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Oberhessische Eisenbahnen. Es soll die Lieferung von 2 kupfernen fertig genieteten Lokomotiv-Feuerbüchsen vergeben werden. Angebote sind bis zum 25. d. Mts., Vorm. 12 Uhr bei der unterzeichneten Stelle einzureichen, woselbst auch Bedingungen nebst Zeichnungen zu beziehen sind.

Giessen, den 5. September 1891. (1803)
Der Grossherzogliche Maschinenmeister
der Oberhessischen Eisenbahnen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Ausschreibung von 6500 t Flussstahlschienen, Profil Va, 130 mm hoch, Gewicht 35,84 kg für 1 m, hiervon 5000 t lieferbar bis Ende Juni 1892, 1500 t lieferbar bis Ende März 1893.

Lieferungsbedingungen können im Ingenieur-Hauptbüreau hier, Böhmischer Bahnhof, Flügel A, eingesehen oder daselbst für je 30 ₰ entnommen werden.

Die Preisangebote sind versiegelt, mit der Aufschrift „Angebot auf Flussstahlschienen“ spätestens bis 21. September d. J., Vorm. 9 Uhr, bei der

unterzeichneten Königlichen Generaldirektion postfrei einzureichen, woselbst sie am genannten Tage, Vorm. 11 Uhr, in Gegenwart etwa erschienener Anbieter geöffnet werden. Die Auswahl unter den Anbietern, welche bis 3. Oktober d. J. an ihre Gebote gebunden bleiben, wird vorbehalten.

Wer bis dahin Nachricht über die Annahme seines Angebotes nicht empfängt, hat dasselbe als abgelehnt zu betrachten.

Dresden, am 2. September 1891. (1804)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von der Planitz.

Verding von Harzfackeln und Zugleinen. Die für die diesseitige Verwaltung erforderlichen:

3 006 Stück Harzfackeln und
501 „ Zugleinen

sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Bedingungen nebst dem zum Angebot zu benutzenden Formular liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1 zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote im vorbezeichneten Büreau findet am 16. September 1891, Vormittags 11 Uhr statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 30. September 1891.

Magdeburg, den 1. September 1891. (1805)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Offene Stellen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Bahnhofsbauten in Dresden. Für die Bahnhofsbauten in Dresden macht sich die Anstellung einer Anzahl von Regierungsbaumeistern des Ingenieur-, Hochbau- und Maschinenfaches von Neujahr bezw. April 1892 an erforderlich.

Die betreffenden Stellen sind mit Beamteneigenschaft und bezw. Pensionsberechtigung versehen.

Bewerber wollen sich wegen des Näheren baldigst, spätestens aber bis Ende Oktober d. J. entweder persönlich oder schriftlich unter Beifügung von Lebenslauf und Zeugnissabschriften an die unterzeichnete Königliche Generaldirektion wenden.

Dresden, am 2. September 1891. (1806)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von der Planitz.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

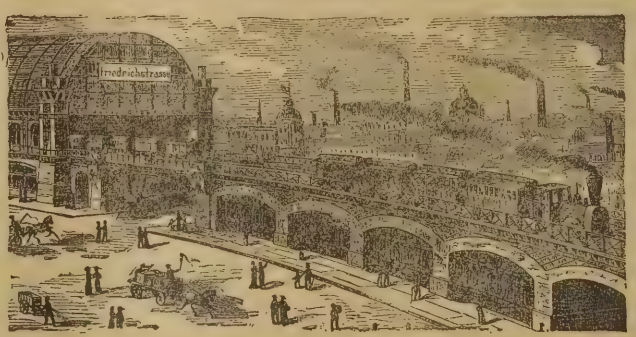
Fahrkarten-Loch- u. Stempel-Zange
mit losen Typen bzw. Typenrädchen f. d. Datum. D. R.-PATENT. — Unübertroffene Construction — Coupiren ohne vorherige Abstempelung unmöglich.
Gandenberger'sche Maschinenfabrik Georg Goebel in Darmstadt.
Specialität: Fahrkartenmaschinen und Apparate.

Für Eisenbahnwerkstätten.
August Kirsch & Co.
Präcisions-Messwerkzeug-Fabrik
Damm-Aschaffenburg, Bayern.
Specialität:
Winkel, Lineale, Richtplatten, Maassstäbe, Caliber, Lehren in beliebigen Grössen und andere Messwerkzeuge in genauester, vorzüglichster Ausführung.
Alleinfabrication und Verkauf von Ditzel's Lehre für Eisenbahn-Achsen D. R.-P. 51013 prämiirt vom Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten von Preussen.
Unentbehrliches Mess-Instrument beim Beziehen von Achsen mit Radreifen, Aus- und Abdrehen derselben, sowie bei Revision fertiger Achsen. Illustr. Preis-Liste gratis und franco.

Büsscher & Hoffmann
Eberswalde, Halle a. d. S., Strassburg i. E., Mariaschein i. Böhm.
Filiale: Breslau, Flurstrasse 9.
Einf. und Doppel-Pappdächer; Kiespappdächer; Holzcementdächer.

Guss-Asphalt. Asphalt-Platten. Fertige Isolirungen etc.

Berliner Stadt-Eisenbahn-Viaduct.



Abdeckung der Gewölbe von Festungen, Brücken, Kellereien u. s. w.

Mittelst unserer Asphaltfilzplatten 100 000 qm Gewölbefläche isolirt.

Unsere **Asphaltfilzplatten**, bestehend aus Asphaltschichten mit langfaseriger Einlage, sind das Sicherste und Beste der zur Zeit bekannten Isolirungen und seit langer Zeit zur Abdeckung der Gewölbe von Festungsbauten, Kellereien und namentlich Eisenbahnbrücken p. p. in ausgedehntestem Maasse und mit vorzüglichem Erfolge auch da angewandt, wo sich andere Isolirungen — Gussasphalt, Cement etc. — als unwirksam erwiesen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 71.

Zeitung des Vereins

1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 12. September 1891.

Dieser Nummer liegt Nr. 17 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Das Berner internation. Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.

Vereins-Mittheilungen:
Neue Vereinsbahnstrecken.
Rundschreiben.

Aus Oesterreich-Ungarn:
Die Währungsprozesse und die Kaschau-Oderberger Bahn.
Vertheilung d. Rettungsapparate.
Vorsichtsmaassregeln für den Verkehr bei heftigem Sturmwinde.
Abgabe d. durchlaufenden Liniensignale durch d. Ablösewächter.
Anbringung von Geländern an Objekten.
Sanitäre Vorkehrungen gegen die Cholera.
Schutzvorrichtungen gegen das Herabfallen von d. Lokomotive.
Verletzungen des Zugpersonals durch Telegraphensäulen, Gradientenzeiger usw.
Entfernung der Schlagbäume der Zugschranken von dem nächstgelegenen Schienenstrange.
Fütterung und Tränkung des Hornviehs vor dessen Aufgabe zum Bahntransporte.
Aufhebung d. Fahrkartenrevision bei den Fernzügen vor dem Einsteigen in die Eisenbahnwagen.
Ertheilung von Vorkonzessionen in Oesterreich.
Stand der Eisenbahnbauten Ende Juli d. J.
Frachtsendungen unter d. Adresse „Bahnhof restante“.
Amtlicher Bericht über den XIX. internat. Getreide- u. Saatenmarkt in Wien.
Entwickelung der Ungar. Staatsb.
Der Elbeverkehr im August d. J.
Die Steuerfreiheit einer Eisenbahn rücksichtlich der Pächter derselben. (Rechtsfall.)
Börsenbericht.

Aus Spanien und Portugal:
Verschmelzung von Eisenbahnnetzen.
Betriebsergebnisse d. Eisenbahn Madrid-Caceres-Portugal 1890.
Betriebsergebnisse der Königlich Portugiesischen E.-G. 1890.
Urtheile des Reichsgerichts:
Erkenntniss vom 4/5. 1891.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Berichtigungen.
2. Güterverkehr.
3. Personen-, Gepäck- u. Güterverkehr.
4. Verdingungen.
5. Verkauf von Altmaterialien.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Das Berner internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr

von Herrn Geheimen Ober-Regierungsrath Dr. von der Leyen

(Separatabdruck aus Goldschmidt's Zeitschrift für Handelsrecht Band XXXIX S. 1—125).

Die interessante Abhandlung des bekannten Eisenbahnschriftstellers, welcher an dem Zustandekommen des internationalen Gesetzgebungswerkes bei den vorbereitenden Berathungen, namentlich auch als Mitglied der Deutschen Delegation bei der I. Berner Konferenz selbst mitgewirkt hat[1]), behandelt in Abschnitt I—VI die Entstehungsgeschichte und in Abschnitt VII—X den Inhalt des Berner Uebereinkommens, während ein XI. Abschnitt der Litteratur und Kritik, sowie dem Einfluss des Internationalen Uebereinkommens auf das innere Recht gewidmet ist und in einer Anlage der Deutsche Text des Hauptvertrages, der Ausführungsbestimmungen und des Reglements betreffend die Errichtung eines Centralamtes, jedoch mit Ausschluss der den Juristen weniger interessirenden Anlagen, wie der Liste der theilnehmenden Bahnen, der Bestimmungen über ausgeschlossene oder nur bedingungsweise zugelassene Gegenstände und der verschiedenen Formulare, mitgetheilt wird.

Abschnitt I „Vorgeschichte“ enthält einen Ueberblick über die Einleitung und den allgemeinen Gang der Verhandlungen.

In Abschnitt II werden „die Grundlagen des Schweizerischen Entwurfs“ erörtert. Die Schweiz hatte den kühnen Gedanken angeregt, ein internationales Rechtsbuch für einen bedeutsamen Theil des Handels, den Frachtverkehr auf den Eisenbahnen, zu schaffen. Dem Hindernisse, welche die Verschiedenheit der Sprachen darbot, wurde durch Abfassung des Uebereinkommens in denjenigen Sprachen, die in den betheiligten Gebieten im Verkehrsleben allgemein verstanden werden, Deutsch und Französisch, als gleichwerthigen Texten, begegnet. Die Ausarbeitung eines materiell gleichen internationalen Rechts wurde dadurch erleichtert, dass das Eisenbahn-Frachtrecht der einzelnen Staaten einer gemeinsamen Wurzel entsprossen ist, dem Französischen code de commerce, welcher nicht nur in Belgien, Luxemburg und Italien zur Einführung gelangt ist, sondern auch die Grundlage des Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Frachtrechts bildet. Es wird dann gezeigt, wie die auf dem Deutschen Handelsgesetzbuch beruhenden Betriebsreglements, insbesondere dasjenige des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, sich

[1]) Vergl. den Aufsatz in Nr. 83 und 84 dieser Zeitung: der Abschluss des Uebereinkommens usw., insbesondere S. 807 Anm. 4.

über einen grossen Theil Mitteleuropas verbreitet haben und „gleichsam ein Gewohnheitsrecht“ [2]) bilden, das sich wohl bewährt hat. Nur in einem Punkte bestand ein wesentlicher Unterschied zwischen dem Französischen Recht und dem Recht des Deutschen Handelsgesetzbuches in der Höhe der für Verlust und Beschädigung zu leistenden Vergütung.

Die Schweiz hatte in dem Bundesgesetz vom 20. März 1875 ein neues Eisenbahn-Transportrecht erhalten, welches gleichfalls auf dem Boden des Französisch-Deutschen Rechts gewachsen ist, aber die ganze Materie erschöpfender geregelt und einzelne Bestimmungen neu gestaltet hat.

Abschnitt III behandelt „den Schweizerischen Entwurf und den Deutschen Gegenentwurf.“ Der erstere hat eine grosse Anzahl von Artikeln dem erwähnten Schweizerischen Gesetze entnommen. Dies ist aber nur natürlich, und der Entwurf verdient um so mehr Anerkennung, als er auch zahlreiche Spuren einer Berücksichtigung nicht Schweizerischer insbesondere Deutscher Bestimmungen an sich trägt. Der Inhalt wird des näheren erörtert und dabei auch der Kritik Eger's gedacht, dessen Verlangen der Ausdehnung des Werkes auf die inneren Rechte das Scheitern desselben bedeutet hätte, wäre es auch nur von einer Regierung angenommen worden. — Die Prüfung des Schweizerischen Entwurfs durch Kommissarien des Reichs-Eisenbahnamts, des Reichs-Justizamts, des Preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten und der Bayerischen Staats-Eisenbahnverwaltung führte zur Ausarbeitung einer Denkschrift, sowie des Entwurfs eines Vertrages und von Ausführungsbestimmungen, welche der Schweizerischen Regierung kurz vor Zusammentritt der I. Konferenz mitgetheilt wurden. Die Denkschrift acceptirt, den mitgetheilten Auszügen zufolge, im allgemeinen den Standpunkt des Schweizerischen Entwurfs, insbesondere hinsichtlich der Beschränkung des Uebereinkommens auf das internationale Recht, sowie im allgemeinen den Rahmen der zu treffenden Bestimmungen. Letzteres indess mit zwei Ausnahmen: 1. der Unterscheidung von dauernden Bestimmungen, welche als wesentlich in den Vertrag selbst aufzunehmen sind und in den meisten Staaten voraussichtlich der Bestätigung der gesetzgebenden Gewalten bedürfen werden, — und von mehr oder weniger vorübergehenden Vorschriften, welche in der Regel nur der Genehmigung der Exekutive bedürfen werden und in die Ausführungsbestimmungen zu verweisen sind [3]); 2. der Herstellung eines möglichst weitgehenden materiell gleichen Rechts, indem die Verweisung auf die Einzelrechte auf diejenigen Punkte beschränkt wird, welche das Wesen des Frachtvertrages möglichst wenig berühren, namentlich solche, welche mit lokalen Einrichtungen oder Formen des Verfahrens oder den Bestimmungen der Tarife zusammenhängen. Unter den einzelnen Amendements zum Schweizerischen Entwurf wird hervorgehoben: die Regelung des Verfügungsrechts nach Deutschem, statt nach dem komplizirten Schweizerischen System, und die ausnahmslose Annahme des Grundsatzes der Vergütung des wirklichen Werthes des Gutes, unter Ausschluss von Maximalsätzen, — ferner die Anregung der Einsetzung eines internationalen Gerichtshofes sowie der Erlassung von Vorschriften über Veröffentlichungen, endlich die Errichtung einer ständigen Kommission behufs Fortbildung des internationalen Rechts.

Abschnitt IV schildert die „I. Berner Konferenz“ vom Frühjahr 1878, insbesondere deren Eröffnung durch den hochverdienten Bundesrath Heer, die gleichzeitige Berathung des Schweizerischen und des Deutschen Entwurfs, die Bildung der Kommissionen, den Gang der Berathungen und die Ausarbeitung der Entwürfe. Letztere haben zum Gegenstand einen internationalen Vertrag, Ausführungsbestimmungen und einen Zusatzvertrag betreffend die Einsetzung einer internationalen Kommission. Demnächst werden die — nicht zahlreichen — Punkte erwähnt, in welchen diese Entwürfe von den Deutschen Vorschlägen abweichen. Die wichtigste Aenderung ist die Modifikation des Grundsatzes der Vergütung des Werthes des Gutes bei Verlust und Beschädigung, indem einerseits durch das neue Institut das „Interesse an der Lieferung“ (Art. 38) die Möglichkeit eines höheren Ersatzes geschaffen, andererseits im Art. 35 die ausnahmsweise Festsetzung eines Maximal-Werthbetrages in Spezialtarifen unter gewissen Bedingungen zugelassen wird.

Abschnitt V behandelt die „II. Berner Konferenz“, welche im Spätjahr 1881 unter dem Vorsitz des Bundesraths Bavier tagte. Nachdem der günstigen Aufnahme der Beschlüsse der I. Konferenz und der Prüfung derselben in den verschiedenen betheiligten Staaten gedacht ist, wird auf die Berathungen der II. Konferenz des näheren eingegangen. Als Grundlage dienten die Entwürfe des Jahres 1878 und die von den Vertretern ausdrücklich eingebrachten Abänderungsvorschläge. Auch diesmal wurden Kommissionen, und zwar 4, gebildet. — Mit Recht hervorgehoben wird die aktivere Betheiligung der Französischen Delegirten. — Unter den von der Konferenz beschlossenen zahlreichen Aenderungen der 1878er Konferenz befinden sich nur wenige grundsätzliche, und von diesen haben nur 3 eine grössere Tragweite, nämlich: 1. Die Beschränkung des Geltungsgebietes des Uebereinkommens (Art. 1) „auf diejenigen Eisenbahnstrecken, welche zu diesem Zwecke von jedem der Staaten als zur Ausführung internationaler Transporte geeignet bezeichnet werden“, eine Bestimmung, welche auf der III. Konferenz dahin modifizirt wurde, dass die Liste einen integrirenden Theil des Uebereinkommens bildet (Art. 1) und ihre Abänderung an gewisse Voraussetzungen gebunden sein soll (Art. 58). 2. Damit zusammenhängend die Umwandlung der internationalen Kommission in ein Centralamt, mit den in der Schrift näher erörterten Funktionen, deren wichtigste das Mahnverfahren gegen säumige Bahnen ist. 3. Die Aenderung der Bestimmungen über das Verfügungsrecht des Absenders, welche an die Vorzeigung des — nunmehr für obligatorisch erklärten — Frachtbriefduplikats [4])

[2]) Dieser Ausdruck, welcher öfter wiederkehrt, darf nicht zu wörtlich genommen werden. Unseres Dafürhaltens handelt es sich weniger um ein Gewohnheitsrecht, als um allgemeine Vertragsbedingungen, welche dem Publikum infolge von Vereinbarungen unter den Eisenbahnen auferlegt wurden und welche demnächst diesen selbst durch ihre Aufsichtsbehörden vorgeschrieben worden sind. In diesem Sinne möchten wir auch die Bemerkung auf S. 13 verstanden wissen, welcher zufolge die Betriebsreglements „nicht sowohl die Bedeutung von einseitigen Anordnungen haben, zu deren Erlass die Eisenbahnen gar nicht berechtigt waren, als vielmehr die eines Vertragsangebotes, welches .... der Verfrachter, indem er sein Gut mit dem vorgeschriebenen Frachtbrief auliefert, annimmt.“ Der herrschenden und, wie wir glauben, richtigen Ansicht nach geht das Vertragsanerbieten im einzelnen Falle vom Verfrachter aus, welcher sich durch Auflieferung des Gutes mit dem vorgeschriebenen Frachtbrief bereit erklärt, den Frachtvertrag unter den eisenbahnseitig zum voraus festgesetzten allgemeinen Bedingungen der Reglements und Tarife einzugehen. Und in anderem Sinne ist wohl auch jene Bemerkung v. d. Leyen's nicht gemeint.

[3]) Wenn im weiteren Verlaufe der Darstellung (S. 55) gesagt ist: „Die Deutschen Kommissare dachten sich also, dass zur Aenderung der Ausführungsbestimmungen das Einverständniss der zuständigen Verwaltungsbehörden der vertragschliessenden Staaten genügen solle, ohne dass es eines förmlichen Zusatzes zum Staatsvertrage selbst bedürfe; die innere Berechtigung dieser Erwägungen wurde sogleich in der ersten Konferenz anerkannt“, so kann dieser Auffassung nicht ohne weiteres zugestimmt werden. Unseres Erachtens sollte durch die oben mitgetheilte Trennung in wesentliche und minderwesentliche Bestimmungen eine Abänderung der letzteren nur insofern erleichtert werden, als bei diesen je nach den inneren staatsrechtlichen Vorschriften jedes Landes voraussichtlich die Genehmigung der Exekutive genügen würde. Die Form des abändernden Staatsvertrages wird dadurch nicht berührt. In diesem Sinne hat sich auch die III. Konferenz (Protokoll S. 26 zu Art. 3) ausgesprochen.

[4]) Dagegen, diesem Duplikat die Bedeutung eines Ladescheins zu geben, hatte sich die Konferenz einstimmig ausgesprochen. „Die Vertreter — heisst es auf Seite 43 der besprochenen Schrift —, welche der Lösung einer solchen Frage grundsätzlich nicht abgeneigt schienen, überzeugten sich doch, dass der Eisenbahnverkehr für eine solche Neuerung heute noch nicht eingerichtet sei.“ Weitaus die meisten Delegirten waren aber, wie wir hinzufügen dürfen, der Ansicht, dass dieser Tag wohl kaum jemals kommen werde.

geknüpft ist. — Des weiteren wird die Modifikation der Artikel 34 ff. hervorgehoben, wonach der für die Entschädigung maassgebende Werth des Gutes nicht — wie ursprünglich — nach Ort und Zeit des Versands, sondern der Ablieferung zu bemessen ist. Verschiedene sonstige Versuche, an dem 1878 mühselig zustande gekommenen Ausgleiche, namentlich bezüglich der Normalsätze, zu rütteln, blieben erfolglos. In letzterer Hinsicht standen die Französischen Vertreter offen und rückhaltslos an der Seite der Deutschen. — Endlich sind die Aenderungen im Art. 23 erörtert, deren wichtigste die Beschränkung des Gerichtszugriffs auf die Forderungen unter den Bahnen ist. Das Gesammtergebniss bildeten wiederum 3 Entwürfe: das Uebereinkommen, das Centralamts-Reglement und die Ausführungsbestimmungen.

Abschnitt VI: „Die Schlusskonferenzen" handelt zunächst von der III. Berner Konferenz im Juli 1886 unter dem Vorsitz des Bundesraths Welti. Sie hat die neuen Abänderungsanträge, welche sich auf eine kleine Anzahl von Artikeln beschränkten und grösstentheils redaktioneller Art waren, der Berathung unterzogen. Die wenigen grundsätzlichen Aenderungsvorschläge rührten von Deutschland her. Des einen, welcher sich auf den Art. 1 (in Verbindung mit Art. 58 und 60) bezog, ist schon zu Abschnitt V unter 1 gedacht. Der andere betraf den Grundsatz der Publikation der Tarife (Art. 11), dessen Ausdehnung auf die inneren Rechte abgelehnt und durch eine Erklärung in dem Entwurfe des künftigen Schlussprotokolls (unter Ziffer II) ersetzt wurde. Das letztere enthält noch eine Reihe weiterer Erklärungen, in welcher Hinsicht wir unsere Leser auf das im Jahrg. 1890 Nr. 101 S. 1019 d. Ztg. mitgetheilte Protokoll vom 14. Oktober 1890 verweisen. — Die von der III. Konferenz ausgearbeiteten Entwürfe eines Uebereinkommens, eines Reglements für das Centralamt, der Ausführungsbestimmungen und des erwähnten Protokolls sind im Schlussprotokoll vom 17. Juli 1886 niedergelegt, in welchem die Delegirten erklären, dass sie diese Entwürfe ihren Regierungen unterbreiten und an den Schweizerischen Bundesrath die Bitte richten: „die Regierungen der bei der Konferenz vertretenen Staaten einzuladen, Bevollmächtigte zu ernennen, welche in möglichst kurzer Frist in Bern zusammenzutreten hätten, um die oben festgestellten Entwürfe, ohne irgend welche Aenderungen an denselben vorzunehmen, in ein definitives Uebereinkommen umzugestalten." Es folgen noch Wünsche und Direktive, betreffend die der Schweiz im Benehmen mit den übrigen Staaten vorbehaltene Aufstellung der Liste und der Karte der dem Uebereinkommen unterworfenen Bahnen. Das Protokoll ist von sämmtlichen Vertretern unterzeichnet, von den Deutschen indess erst nachträglich.

Der in dieser Weise vorbereitete Gesammtentwurf des Jahres 1886 ist von der im Jahre 1890 abgehaltenen Diplomatenkonferenz ohne materielle Aenderung in einen Staatsvertrag umgewandelt worden.

Soweit der geschichtliche Theil der Abhandlung, welchen wir ausführlicher wiedergegeben haben, um unseren Lesern an der Hand der besprochenen Schrift eine Uebersicht über den Gang der Verhandlungen zu bieten.

In den nun folgenden Abschnitten ist der Inhalt des Uebereinkommens in seinen Grundzügen dargestellt, und zwar nach folgenden Gesichtspunkten:

VII. Allgemeines.

VIII. Räumliche und zeitliche Begrenzung.

IX. Die Rechtsverhältnisse der dem Internationalen Uebereinkommen unterworfenen Eisenbahnen untereinander.

X. Der internationale Eisenbahn-Frachtvertrag.

Auf diese klaren und übersichtlichen dogmatischen Erörterungen des näheren einzugehen, müssen wir uns an dieser Stelle versagen, zumal wir unseren Lesern bereits in Nr. 83, 84 und 89 (S. 807/8, 817/18 und 866) des Jahrg. 1890 d. Ztg. einen Ueberblick über den wesentlichen Inhalt des Uebereinkommens im Vergleich mit den bei uns zur Zeit geltenden Bestimmungen gegeben haben.

Der letzte Abschnitt XI behandelt „Litteratur, Kritik, internationales und internes Eisenbahn-Frachtrecht."

Der Litteraturbericht nimmt im wesentlichen auf Meili's Grundriss über das Recht der modernen Verkehrsanstalten Bezug und gedenkt des näheren auch der sonstigen verdienstvollen Schriften Meili's über diesen Gegenstand, ferner der Bücher von Eger aus dem Jahre 1877, dessen einseitige Kritik des Schweizerischen Entwurfs als auf einem überholten und durch die Ergebnisse der Berathungen zurückgewiesenen Standpunkte stehend bezeichnet wird, — von de Seigneux und dem jüngeren Asher, zweier Kommentare aus dem Jahre 1882 und 1887, — endlich von Schwab, dessen Kommentar unter Bezug auf die Besprechung v. d. Leyen's im „Archiv für Eisenbahnwesen" 1891 S. 394 als umfangreich und gründlich (?), aber auf einem ganz verfehlten Standpunkte stehend und dessen Ausstellungen als zum grössten Theil unberechtigt bezeichnet werden.

Wir möchten bei dieser Gelegenheit auf einige in neuester Zeit erschienene bedeutende Werke aufmerksam machen, nämlich: v. Bar, Theorie und Praxis des internationalen Privatrechts, Hannover 1889, woselbst auf S. 142—148 des internationalen Eisenbahn-Frachtrechts besonders gedacht ist, — und Gasca, Il codice ferroviario, dessen 3. Band, Diritto internazionale, speziell vom Berner Uebereinkommen handelt.

Der Kritik des Uebereinkommens will sich der Verfasser der in Rede stehenden Schrift als einer der am Zustandekommen des internationalen Werkes Betheiligten enthalten. Er weist aber darauf hin, wie dieses Werk durch seine Entstehung gewisse Bürgschaften bietet und vom Standpunkte des Kompromisses beurtheilt werden muss.

Wenn die Forderung der Ausdehnung des internationalen Uebereinkommens auf das innere Recht „von geringerem Verständniss für das Wesen und die Bedeutung derartiger Abmachungen und der damit verbundenen Schwierigkeiten zeugt", so ist etwas ganz anderes die Rückwirkung auf die inneren Rechte. Eine solche hat — wie des näheren nachgewiesen wird — schon während des Laufes der Verhandlungen verschiedentlich stattgefunden. Das Italienische Handelsgesetzbuch vom 2. April 1882 und die mit dem Italienischen Eisenbahngesetz vom 27. April 1885 genehmigten Tarife für den Eisenbahntransport enthalten zahlreiche, theils dem Deutschen Handelsgesetzbuch, theils dem Berner Uebereinkommen entnommene Bestimmungen. Noch enger schliesst sich das Russische allgemeine Eisenbahngesetz (Statut) vom 12. Juni 1855 dem Berner Uebereinkommen an. In Frankreich sind durch das Gesetz vom 11. April 1888 die Art. 105 und 108 des Code de commerce so abgeändert, dass sie grundsätzlich dem Art. 12 Abs. 3 und Art. 45 des Uebereinkommens nicht widersprechen.[5]) Auch bezüglich der übrigen Vertragsstaaten, namentlich der dem Vereine Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörigen, ist die Erwartung berechtigt, dass ihr gesammtes internes Eisenbahn-Frachtrecht alsbald in seinen Hauptbestimmungen nach dem Berner Uebereinkommen abgeändert werden wird. In einer Nachschrift wird darauf hingewiesen, dass das Uebereinkommen auch in Luxemburg, Belgien, der Schweiz und Deutschland genehmigt worden ist, und dass wegen Umarbeitung des Betriebsreglements auf Grund des internationalen Uebereinkommens zwischen Deutschland, Oesterreich und Ungarn eine grundsätzliche Verständigung erzielt ist.[6])

---

[5]) Wie wir hinzufügen können, hat das inzwischen bekannt gewordene Projet de loi sur le transport des marchandises par les chemins de fer d'intérêt général (Chambre des députés No 1314 Session de 1891) weitere Annäherungen des Französischen Rechts an das Berner Uebereinkommen in Aussicht genommen.

[6]) Ueber die bezüglichen Konferenzen vom 27. April bis 6. Mai d. J. haben wir bereits berichtet. Auch die Oesterreichischen Häuser des Reichsraths haben, wie wir hier konstatiren, das Berner Uebereinkommen inzwischen angenommen

Mit den Ansichten und Ausführungen dieser Schrift befinden wir uns fast durchweg in Uebereinstimmung. Wenn sie augenscheinlich dazu bestimmt ist, dem Leser in gefälliger Form das Verständniss des Berner Vertragswerkes zu erschliessen, so ist dies dem Verfasser, welcher dazu unter den Ersten berufen ist, in vollem Maasse gelungen. Es ist ein viel verbreiteter Irrthum, eine echt wissenschaftliche Darstellung müsse dem Laien mehr oder weniger unverständlich sein. Die anziehende und fesselnde Schreibweise v. d. Leyen's ist die beste Widerlegung dieses Irrthums. G.....r.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die Strecken: Zauchtel-Fulnek (9,7 km) und Zauchtel-Bautsch (38,9 km) der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, welche voraussichtlich am 1. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden, sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3050 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Einfuhr von Rindvieh in Belgien (abgesandt am 10. d. Mts.).

Nr. 3054 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 10. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Währungsprozesse und die Kaschau-Oderberger Bahn.

Viele Jahre hindurch wurden diejenigen Oesterreichisch-Ungarischen Bahnverwaltungen, welche Silberanlehen im Auslande aufgenommen und die Einlösung des fälligen Kupons sowie die Rückzahlung des fälligen Kapitals auch in fremder Währung zugesagt hatten, von ihren ausländischen Gläubigern deshalb wegen dieser Zahlungen in Gold in Anspruch genommen, weil dies nach der Einführung der Goldwährung in Deutschland dort gesetzlich zulässig ist. Während diese Forderung von den Deutschen Gerichtshöfen anerkannt und von ihnen die Oesterreichischen Bahnverwaltungen zur Zahlung in Gold verurtheilt wurden, nahmen die Oesterreichischen Gerichte den entgegengesetzten Standpunkt ein. Die vielen in Deutschland gegen Oesterreichische Bahnverwaltungen anhängig gewesenen Währungsprozesse sowie die daraus erfolgenden Beschlagnahmen von Wagen und Guthabungen haben glücklicherweise infolge gütlicher Ausgleiche, mehr aber noch durch die seitherigen Prioritätenumwandlungen fast ganz aufgehört. Die letzte Reihe solcher Prozesse bilden wahrscheinlich die von Breslauer Kaufleuten im Betrage von beiläufig 6 Millionen Mark gegen die Kaschau-Oderberger Bahn angestrengten Prozesse, nachdem sie bei deren Umwandlungsoperation im Jahre 1889 ihre Prioritäten nicht angemeldet hatten. Aus diesem Umstande werden nachtheilige Folgerungen gegen diese Bahn für den Fall ihrer Verurtheilung gezogen. Doch abgesehen davon, dass eine solche nicht unbedingt eintreten muss und in Oesterreich gar nicht vollstreckbar wäre, wurde auch für den Fall der Verurtheilung eine zweifache und so grosse Reserve und zwar von 700 000 fl. zur Deckung der Risken der Währungsprozesse und überdies die Hälfte des restlichen Konversionsgewinnes zu Gunsten der Kaschau-Oderberger Bahn zurückbehalten, so dass deren Aktionäre selbst im ungünstigsten Falle keinerlei Nachtheile erleiden können.

Vertheilung der Rettungsapparate.

Das K. K. Handelsministerium hatte im Jahre 1889 angeordnet, dass alle durch die Vorschriften über das Rettungswesen bei Eisenbahnen vorgeschriebenen Gegenstände in der festgesetzten Zahl angeschafft und in die Bestimmungsorte vertheilt sein müssen. Um nun den Funktionären der K. K. Generalinspektion die Möglichkeit zu bieten, sich beim jeweiligen Eintreten eines Eisenbahnunfalles sofort darüber unterrichten zu können, von wo und in welchem Maasse die Hilfeleistung möglich ist, werden die Bahnverwaltungen eingeladen, ein Verzeichniss über den Stand und die Vertheilung der Rettungsapparate nach einem im diesjährigen „V.-Bl. f. E. u. Sch." Nr. 100 bekanntgegebenen Formulare vorzulegen.

Vorsichtsmaassregeln für den Verkehr bei heftigem Sturmwinde.

Die Direktorenkonferenz hatte diesbezüglich folgende Anträge gestellt:

1. Sobald ein orkanartiger Sturmwind ausbricht, dürfen auf den gefährdeten Strecken den Zügen nur mit mindestens 75 % ihrer Tragfähigkeit belastete Wagen, dagegen keine leeren oder offenen mit Stroh, Heu, Brettern usw. verladenen Wagen oder Lowries mit Equipagen beigegeben werden.
2. Die Achsenzahl ist entsprechend zu vermindern.
3. Bei den Personenzügen ist die Zahl der Wagen möglichst zu beschränken; gemischte Züge sind derart zu rangiren, dass hinter den Personenwagen noch mindestens 2—3 beladene Güterwagen zu stehen kommen. Die Wagen sind sorgfältigst zu kuppeln und die Schraubenkuppeln vorschriftsmässig anzuziehen.
4. Das Zugpersonal hat sich in der Ausgangs- sowie in den Zwischenstationen von dem ordnungsmässigen Verschluss der Wagen zu überzeugen.
5. Erhält der Stationsvorstand von den Bahnerhaltungsorganen die Nachricht, dass von dem Sturm den verkehrenden Zügen eine Gefahr droht, so hat er den Zugverkehr gänzlich einzustellen und sind die rollenden Züge in den betreffenden Zwischenstationen bis zum Einlangen günstigerer Nachrichten zurückzuhalten. In diesem Falle ist für die Unterbringung der Reisenden und der Post möglichst zu sorgen.

Alle diese Anträge wurden von der K. K. Generalinspektion genehmigt.

Abgabe der durchlaufenden Liniensignale durch die Ablösewächter.

Es ist der Fall vorgekommen, dass ein diensthuender Ablösewächter im Augenblicke der Gefahr das Signal „Alle Züge aufhalten" deshalb nicht rechtzeitig geben konnte, weil derselbe das vom dienstfreien Wächter versperrte Wächterhaus, welches mit dem elektrischen Glockenschlagwerke ausgerüstet war, nicht betreten konnte. Die Bahnverwaltungen wurden deshalb von der K. K. Generalinspektion um die Vorsorge ersucht, dass den jeweils diensthuenden Ablösewächtern die Möglichkeit geboten werde, durchlaufende Liniensignale mittelst der elektrischen Glockenschlagwerke im Erfordernissfalle jederzeit geben zu können.

Anbringung von Geländern an Objekten.

Laut Verordnung des K. K. Handelsministeriums (R.-G.-Bl. Nr. 109, 1887) sind die offenen Objekte mit den dort vorgeschriebenen Geländern zu versehen. Anlässlich eines Absturzes zweier Personen von einem geländerlosen Objekte, wurden die Bahnverwaltungen aufgefordert, diesfällige Erhebungen zu pflegen und bezw. Abhilfe im gedachten Sinne zu treffen. Den später errichteten Haltestellen und den durchgeführten Stationsverlängerungen ist diesbezüglich ein besonderes Augenmerk zuzuwenden.

Sanitäre Vorkehrungen gegen die Cholera.

Anlässlich des Ueberhandnehmens der Cholera in der Asiatischen Türkei wurden die Bahnverwaltungen aufgefordert, ausser den anderen Vorkehrungen noch besonders auf die Herstellung und Erhaltung eines in sanitärer Hinsicht tadelfreien Zustandes der Warteräume, Aborte und Pissoirs sowie auf eine sorgfältige Handhabung des Desinfektionsverfahrens schon jetzt ernstlich Bedacht zu nehmen.

Schutzvorrichtungen gegen das Herabfallen von der Lokomotive.

Da wiederholt der Fall eingetreten ist, dass ein Lokomotivführer, Heizer oder ein anderer Lokomotivbegleiter während der Fahrt von der Lokomotive abstürzte, weil die seitliche Oeffnung zwischen der Lokomotive und dem Tender ohne Abschluss war, wurden die Bahnverwaltungen von der K. K. Generalinspektion ersucht, eine Schutzvorrichtung gegen das Herabfallen bei den seitlichen Oeffnungen zwischen der Lokomotive und dem Tenderplateau anbringen zu lassen.

Verletzungen des Zugpersonals durch Telegraphensäulen, Gradientenzeiger usw.

Es sind wiederholt Fälle vorgekommen, dass die sich über die Maschine hinausbeugenden Maschinenführer und Heizer, ferner die bei geöffneten Thüren am Laufbrette der Wagen stehenden Kondukteure durch vom Geleise nicht genügend entfernt stehende Telegraphensäulen, Gradientenzeiger, Glockenständer usw. verletzt wurden. Die Bahnverwaltungen wurden

hierauf von der K. K. Generalinspektion mit dem Bemerken aufmerksam gemacht, dass die an sich schon geringe Mehrbreite des Lichtraumprofiles keineswegs genügt, um volle Sicherheit gegen die Wiederkehr der beklagten Unfälle zu gewähren, weil häufig die geringe Mehrbreite durch Ueberhängen und Schlenkern der Fahrzeuge, sowie durch ein Abweichen der verschiedenen Säulen und Ständer von ihrer ursprünglichen, das Lichtraumprofil wahrenden Stellung verloren geht. Die Bahnen haben daher durch sofort einzuleitende Nachmessungen sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass allerorts zu mindest das Lichtraumprofil unter Berücksichtigung der vorhandenen Ueberhöhungen gewahrt sei, dass ferner Säulen und Ständer jeder Art in ihrer Stellung unter Einhaltung des Lichtraumprofiles vollkommen gesichert sind, und dass insbesondere auch die Gradientenzeiger, welche zum Geleise parallel stehen sollen, nicht etwa an einer Stelle eine Verengung herbeiführen. Bei der etwa nothwendigen Richtigstellung oder Versetzung ist darauf Bedacht zu nehmen, dass die durch das Lichtraumprofil vorgeschriebene Minimalentfernung um 0,2—0,3 m, für die Gradientenzeiger übrigens noch mehr zu vergrössern sei. — Dieser Erlass wurde auch den Generaldirektionen der Königlich Bayerischen und Sächsischen Staatsbahnen und der Königlichen Eisenbahndirektion in Breslau mitgetheilt.

Entfernung der Schlagbäume der Zugschranken von dem nächstgelegenen Schienenstrange.

Die nach der bestehenden Verordnung festgesetzte Entfernung von 7,6 m der Schlagbäume der Zugschranken bis zur nächstgelegenen Schiene hat sich als unzureichend erwiesen. Die in den Oesterreichischen Kronländern erhobene und in Nr. 103 des „V.-Bl." zusammengestellte Länge der ortsüblichen Wagen ist nämlich so gross, dass für den Fall des Eingeschlossenwerdens derartiger langer Fuhrwerke die innerhalb der Schranken zur Verfügung stehende Entfernung unzureichend ist. Die Bahnverwaltungen wurden unter Hinweis auf die daraus erwachsenden Gefahren und auf das Eisenbahn-Haftgesetz vom 5. März 1869 eingeladen, diese Angelegenheit sorgfältig zu studiren und darüber innerhalb 3 Monate zu berichten, eventuell auch darüber, ob sich nicht der sofortige Umbau einzelner Schranken an besonders lebhaften Wegekreuzungen und anderen bedrohten Punkten empfehle, und ob nicht durch Ablenkung des Verkehres abnorm langer Wagen auf entsprechendem Wege Abhilfe geschaffen werden kann.

Fütterung und Tränkung des Hornviehs vor dessen Aufgabe zum Bahntransporte.

Nachdem der diesfällige Zeitpunkt in der gemeinsamen Kundmachung über Rindviehbeförderung in Galizien und der Bukowina nach Wien nicht genau vorgeschrieben ist, so hat das K. K. Handelsministerium angeordnet, dass in Hinkunft alle auf Grund der erwähnten Kundmachung zur Beförderung gelangenden Rindviehtransporte unmittelbar vor deren Aufgabe vorschriftsmässig zu füttern und zu tränken, im Gegenfalle aber von der Beförderung zurückzuweisen sind.

Aufhebung der Fahrkartenrevision bei den Fernzügen vor dem Einsteigen in die Eisenbahnwagen.

Diesbezüglich sind von der K. K. Generalinspektion die in Wien einmündenden Bahnen darauf aufmerksam gemacht worden, dass, wenngleich die Revision bei den in der Lokalstrecke verkehrenden Zügen aus dem Grunde nothwendig erscheint, weil dieselbe während der Fahrt nicht vorgenommen werden kann, die Einhaltung eines gleichen Vorganges für die Fernzüge doch nicht unbedingt geboten sei, zumal bei den diese Züge benutzenden Reisenden die eigentliche Prüfung ihrer Fahrlegitimation erst durch den Kondukteur des betreffenden Zuges erfolgt. Indem die Vornahme dieser ersten Fahrkartenrevision lediglich den Zweck verfolgt, die mit keiner Eintrittskarte versehenen Begleiter der Reisenden von dem Betreten des Perrons fernzuhalten, die Erreichung dieses Zweckes jedoch auch in der Weise herbeigeführt werden könnte, dass an den nach dem Perron führenden Ausgangsthüren Affichen angebracht werden, laut welchen den Begleitern der Reisenden das Betreten des Perrons nur gegen vorherige Lösung von Eintrittskarten gestattet ist und Dawiderhandelnde bei der Rückkehr zur Nachzahlung verhalten werden, so sind die Verwaltungen eingeladen worden, im Interesse des reisenden Publikums die Aufhebung der gedachten Fahrkartenrevision bei den Fernzügen in Erwägung zu ziehen und über den diesfalls zu fassenden Entschluss zu berichten.

Ertheilung von Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat der Eisenbahn-Baugesellschaft R. Burchhard & Co. in Berlin und Genossen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von den neuen Lagerhäusern in Triest zu einem Punkte der Staatsbahnlinie Triest-Herpelje mit einer Abzweigung an die Schleppbahn von Triest nach San-Sabba, sowie auch für eine schmalspurige Lokalbahn von den neuen Lagerhäusern in Triest nach der Piazza della Legna und zum städtischen Schlachthause (Macello) behufs Anschlusses an die beabsichtigte schmalspurige Lokalbahn Triest-Parenzo einerseits und zum Lloyd-Arsenale andererseits auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt.

Stand der Eisenbahnbauten Ende Juli d. J.

Von der mit Ende Juni ausgewiesenen Zahl von 573,7 Eisenbahnbaukm sind im Monat Juli die Theilstrecke Mondsee-Salzburg der Salzkammergut-Lokalbahn (32,0 km), dann das zweite Geleise in der Strecke Dembica-Przemysl und Przemysl-Lemberg der Galizischen Carl Ludwigbahn (231,2 km) dem Verkehr übergeben worden. Es standen somit am Schluss des Monats Juli 310,5 km Eisenbahnen in Bauausführung. Darunter können die Lokalbahn Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya, dann das zweite Geleise in der Strecke Dassnitz-Königsberg-Maria-Kulm der Buschtêhrader Bahn und das zweite Geleise in der Strecke Wilfleinsdorf-Bruck a. d. Leitha der Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft als nahezu vollendet betrachtet werden. Namhafte Baufortschritte sind zu verzeichnen bei der Lokalbahn Eisenerz-Vordernberg, bei der Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg mit Abzweigung von Bierbaum nach Neudau, bei der Lokalbahn Zauchtl-Bautsch der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, dann beim zweiten Geleise in der Strecke Jenbach-Hall der Südbahngesellschaft. Die Zahl der durchschnittlich für den Tag und das Kilometer beim Eisenbahnbaue beschäftigten Arbeiter hat sich infolge der Verkehrsübergabe einiger Strecken von 15 222 auf 11 890 vermindert.

Frachtsendungen unter der Adresse „Bahnhof restante".

Die Ungarische Kaufmannschaft hat die Bitte gestellt, dass mit Abänderung der diesbezüglich bestehenden Vorschriften die „Bahnhof restante"-Sendungen ohne besonderen Nachweis der Identität der Adressaten bei Vorweisung des Aufgaberezepisses ausgefolgt werden. Der Ungarische Handelsminister hat diesem Ansuchen Folge gegeben und werden nun „Bahnhof restante"-Sendungen blos gegen Vorweisung des Rezepisses ausgefolgt.

Amtlicher Bericht über den XIX. internationalen Getreide- und Saatenmarkt in Wien.

Aus diesem Berichte theilen wir folgendes mit: „Der diesjährige Saatenmarkt war einer der bestbesuchten, da die Zahl der Theilnehmer sich auf mehr als 6000 belief. Schon am ersten Saatenmarkttage hat ein bedeutendes Geschäft stattgefunden, wobei namentlich Gerste in den Vordergrund trat. Für diesen Artikel waren die hauptsächlichsten Käufer Besucher aus England, Süd- und Norddeutschland, Holland, Belgien und der Schweiz, und sind auch aussergewöhnlich grosse Quantitäten seitens inländischer Brauer und Malzfabrikanten aus dem Markte genommen worden. Der Umsatz dürfte sich auf 350—400 000 Metercentner belaufen. — In Weizen nahm das Geschäft einen lebhaften Charakter an. Verkauft wurden cirka 100 000 Metercentner Weizen Oesterreichisch-Ungarischer Provenienz. Der Umsatz in Weizen von der unteren Donau belief sich auf ungefähr 50 000 Metercentner für Exportzwecke. — Roggen hat an Beliebtheit gewonnen. Die zustande gekommenen Verkäufe bezogen sich auf cirka 82 000 Metercentner. — Von Hafer gelangten einige grössere Partien nach der Schweiz zum Export. — Mais fand ziemlich guten Absatz. Der Umsatz in Mais dürfte 50 000 Metercentner betragen haben. — Raps kam nur in vereinzelten Posten vor. — Mehl. Von schwarzen Nummern wurde alles Angebotene aufgekauft; ein grösserer Umsatz konnte jedoch nicht stattfinden, weil alle bedeutenden Mühlen ihre Erzeugnisse für längere Zeit verschlossen hatten. Auch in Kleie wurde wenig umgesetzt, da die Mühlen sowohl für prompte Lieferung, als auch für spätere Sichten nicht mehr viel Waare verfügbar haben. — Hülsenfrüchte. Linsen wurde hauptsächlich für Deutschland, Bohnen und andere Sorten für Holland, Frankreich und Belgien aus dem Markte genommen. — In Spiritus war das Geschäft mässig.

Entwickelung der Ungarischen Staatsbahnen.

Der statistische Bericht über die seit Beginn des Staatsbahnbetriebes successive erfolgte kilometrische Zunahme des Betriebsnetzes der Ungarischen Staatsbahnen stellt die Entwickelung desselben seit dem Jahre 1869 bis einschl. Juni 1891 (und zwar noch mit Ausschluss der verstaatlichten Linien der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft) im nachfolgenden ziffermässig von Jahr zu Jahr dar: Es betrug die Ausdehnung im Jahre 1869 125 km, 1870 354 km, 1871 489 km, 1872 603 km, 1873 946 km, 1874 1 065 km, 1875 1 065 km, 1876 1 669 km (Verstaatlichung der Ostbahn), 1877 1 679 km, 1878 1 688 km, 1879 1 951 km (Ankauf der Waagthalbahn), 1880 2 603 km (Ankauf der Theissbahn und Agram-Karlstädter Bahn), 1881 2 623 km, 1882 2 939 km (Ausbau der Budapest-Semliner

Bahn), 1883 3 064 km, 1884 3 761 km (Uebernahme der Siebenbürger und Donau-Draubahn), 1885 4 218 km (Uebernahme der Alföldbahn), 1886 4 338 km, 1887 4 352 km, 1888 4 418 km, 1889 4 824 km (Uebernahme der Budapest-Fünfkirchener und Ungarischen Westbahn), 1890 5 598 km (Uebernahme der Nordostbahn und Ungarisch-Galizischen Eisenbahn), 1891 7 151 km (Uebernahme der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn, Arad-Temesvarer Bahn). Im Betriebe der Staatsbahnen befinden sich die Fünfkirchen-Barcser Bahn mit 66.6 km, die Mohacs-Fünfkirchener Bahn mit 67,7 km, die Bosna-Broder Militärbahn mit 3,5 km, demnach mit 137 km, so dass nach Uebernahme der Linien der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft insgesammt 7 285 km Hauptbahnen in Händen des Staates sind. Selbständig verbleiben die Kaschau-Oderberger Bahn mit 362 km, die Südbahn mit 701 km und die Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn mit 116 km, demnach zusammen 1 179 km. Da der Staat beiläufig 1 700 km Vizinalbahnen verwaltet, überdies die Marchthalbahn und die Ipolysag-Balassa-Gyarmater Linien mit zusammen 113 km im Monat August d. J. dem Verkehre übergeben wurden, so umfasst das Netz der Ungarischen Staatsbahnen z. Z. 9 100 km bei einer Gesammtausdehnung sämmtlicher in Ungarn betriebenen Bahnen von 11 400 km.

Der Elbeverkehr im August d. J

verzeichnete eine Gesammt-Umschlagsmenge von 2,77 Millionen Metercentner, was gegen den gleichen Monat des Vorjahres ein Mehr von 0,45 Millionen Metercentner bedeutet. An Böhmischer Braunkohle kamen 2 408 240 (gegen August 1890 + 533 770) Metercentner, gleich durchschnittlich täglich 777 Wagenladungen, zum Umschlage. An Zucker kamen im August d. J. 187 300 (+ 14 484) Metercentner zur Elbe, was einen täglichen durchschnittlichen Umschlag von rund 60 Wagenladungen ausmacht. In geringeren aber doch ansehnlichen Mengen wurden Mehl, Getreide, Mineralwasser, Bier, Wein usw. auf der Elbe versendet.

Die Steuerfreiheit einer Eisenbahn rücksichtlich der Pächter derselben. (Rechtsfall.)

Laut der Konzession der Oesterreichischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft wurde ihrer Linie Pohl-Wsetin die Befreiung von der Erwerbssteuer eingeräumt. Diese Linie wurde von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gegen einen Pachtschilling von 3 % des Kaufwerthes von 2½ Millionen Gulden und von 5 % des Werthes der Fahrbetriebsmittel von 274 592 fl. in Pacht genommen. Die Steuerbehörde sah diese Pachtung als eine selbständige Unternehmung an und schrieb der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eine Erwerbssteuer vor. Der Verwaltungs-Gerichtshof hob diese Vorschreibung mittelst Entscheidung auf und begründete dieselbe durch die bestehenden Steuergesetze und durch den Rechtssatz, dass die einem Eisenbahnunternehmen konzessionsmässig zukommende Befreiung von der Erwerbssteuer auch der Pächter des Unternehmens geniesst. („V.-B. f. E. u. S." Nr. 69, 1891.)

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Türkische Ministerkrisis, die Russische Anleihe und der Rubelsturz nahmen einen geringen Einfluss auf die Wiener Spekulation; einen grösseren die Zinsfusserhöhung der Oesterreichisch-Ungarischen Bank. Die Ergebnisse des internationalen Saatenmarktes, welche die Ausfuhrfähigkeit unserer Monarchie in einem höheren Grade als bisher angenommen in Aussicht stellen, hoben die politischen und finanziellen Bedenken jedoch auf, insbesondere nachdem durch diese Ergebnisse ein Theil der Berliner Spekulation veranlasst wurde, die Aktien unserer Ausfuhrbahnen zurückzukaufen, welche sie früher in grösseren Mengen abgegeben hatte. Zu dem kommen die günstigen Erwartungen für die heurige Zuckercampagne, da die Rübenernte sowohl in qualitativer als in quantitativer Beziehung einen vorzüglichen Ertrag verspricht. Es stiegen sonach Kaiser Ferdinands-Nordbahn (2 717), Nordwestbahn (201, 25), Elbethalbahn (210, 25), Staatsbahn (284, 25), besonders aber Buschtêhrader Bahn (Lit. A. 1 180, Lit. B. 469) infolge der bemerkenswerthen Thatsache, dass ihr Güterverkehr im Juli d. J. um 300 Wagenladungen hinter dem gleichen Monat des Vorjahres zurückblieb, trotzdem aber eine Mehreinnahme von 30 000 fl. geliefert hat, welcher Widerspruch sich dadurch erklärte, dass heuer mehr höher tarifirte Artikel als Kohle transportirt wurden. Vernachlässigt waren Carl Ludwigbahn (204, 75) und Südbahn (100, 25) deren Wocheneinnahmen nicht befriedigten.

Aus Spanien und Portugal.

Verschmelzung von Eisenbahnnetzen.

Als die in Nr. 58 S. 569 d. Ztg. mitgetheilten vorläufigen Abmachungen zwischen der Nordspanischen Eisenbahngesellschaft und der Königlich Portugiesischen Eisenbahngesellschaft getroffen wurden, standen sich beide vertragschliessenden Theile ebenbürtig einander gegenüber. Durch die seitdem über Portugal hereingebrochenen Finanzwirren ist die Königlich Portugiesische Eisenbahngesellschaft in einen Zustand versetzt, der ihr nicht mehr gestattet, die der Eisenbahngesellschaft Madrid-Caceres-Portugal sowie der Westspanischen Eisenbahngesellschaft gegenüber eingegangenen Verpflichtungen zu erfüllen. Sie ist daher nicht mehr in der Lage, für die freiwillige Abgabe der Betriebführung dieser beiden Eisenbahnen Bedingungen zu stellen, sondern ist zu deren Aufgabe gezwungen; die Nordbahn ist bereit, die Erbschaft der Königlich Portugiesischen Gesellschaft anzutreten, will aber nicht die gleichen Lasten wie ihre Vorgängerin übernehmen, weil die Gewähr der Portugiesischen Gesellschaft für die zu übernehmenden Bahnen bedeutungslos geworden ist. Dementsprechend sind die beiden vertragschliessenden Gesellschaften in einem am 12. August d. J. geschlossenen Vertrage übereingekommen, den Gläubigern der zu übernehmenden Bahnen eine Auseinandersetzung (convenio) anzubieten, durch welche deren Forderungen zwar erheblich beschränkt werden, durch die sie aber statt der bedeutungslosen Gewähr der Portugiesischen Gesellschaft die wirksame Bürgschaft der Nordspanischen Eisenbahngesellschaft erhalten.

Die Eisenbahngesellschaft Madrid-Caceres-Portugal genoss bisher auf die ganze Konzessionsdauer eine Gewähr der Königlich Portugiesischen Gesellschaft für die Verzinsung und Tilgung ihrer 150 000 Stück über je 500 Frcs. lautenden, 3 % Schuldverschreibungen sowie für wenigstens 10 Frcs. Gewinn und für die Tilgung der gleichfalls über je 500 Frcs. lautenden 50 000 Antheilscheine. Nach der vorzuschlagenden Auseinandersetzung sollen die 150 000 Schuldverschreibungen einerseits gegen 100 000 Schuldverschreibungen, die wie bisher einen festen jährlichen Zins von 3 % erhalten und durch jährliche Auslosungen zum Nennwerthe von 500 Frcs. getilgt werden, andererseits gegen 50 000 verschieden verzinsliche Schuldverschreibungen umgetauscht werden; letztere haben nur Anspruch auf eine veränderliche Verzinsung bis zu höchstens 3 % aus demjenigen Reinertrage, der nach Verzinsung und Tilgung der 100 000 Schuldverschreibungen sowie der neuen 30 000 Antheilscheine und nach der während der Konzessionsdauer zum Nennwerth von 500 Frcs. auszuführenden Tilgung der 50 000 Schuldverschreibungen verbleibt. Die 50 000 Antheilscheine sollen in 30 000 mit 3 % jährlich verzinsliche und zum Nennwerth von je 500 Frcs. zu tilgende Antheilscheine umgewandelt werden. Es erscheint sonderbar, dass die Antheilscheine überhaupt bedacht sind, während die Schuldverschreibungen nicht voll befriedigt werden; aber da die Antheilscheine bisher ihren Gewinn nicht aus den Reinerträgen des Unternehmens, sondern (wie einen jährlichen Zins) aus der Gewähr der Portugiesischen Gesellschaft bezogen haben, würde es bei einer andern Anordnung nicht möglich gewesen sein, die Zustimmung der Antheilhaber zu der Auseinandersetzung zu erhalten.

Der Westspanischen Eisenbahngesellschaft war von der Portugiesischen Gesellschaft für die ersten 10 Betriebsjahre ihrer im Bau begriffenen Linie Astorga-Plasencia die Verzinsung und Tilgung der 94 000 Stück 4 % über je 500 Frcs. lautenden Schuldverschreibungen gewährleistet worden. Von diesen 94 000 Stück erfahren 15 000 der durch die Städte und Gemeinden gezeichneten Schuldverschreibungen keine Veränderung; die verbleibenden 79 000 Stück werden gegen 39 500 Schuldverschreibungen gleicher Art und 19 750 Stück mit je 500 Frcs. zu tilgende Schuldverschreibungen, die aus dem Ueberschuss der Reinerträge einen veränderlichen Zins bis zu 4 % jedoch nach Abzug des zur Tilgung erforderlichen Betrages erhalten, umgetauscht. Die zurückzugebenden 19 750 Schuldverschreibungen werden von neuem ausgegeben und ihr Ertrag dient in Gemeinschaft mit den Staats- und Gemeindebeihilfen zu der von der Nordbahn auszuführenden Vollendung der Linie Astorga-Plasencia, zur Bezahlung der Bauzinsen, zur Erwerbung der noch etwa 3 700 000 Frcs. erfordernden Fahrbetriebsmittel und zur Berichtigung laufender Schulden der Westbahn.

Die Nordbahn gewährleistet die hiernach versprochenen Zahlungen, vorausgesetzt dass eine hinreichende Anzahl Schuldscheininhaber und Antheilhaber der Auseinandersetzung (convenio) zustimmt, um diese für sämmtliche Betheiligten als rechtlich verbindlich erklären zu können. Die Verpflichtung der Portugiesischen Gesellschaft gegenüber der Caceres- und der Westbahn hört dagegen auf und sie zahlt der Nordbahn als Entschädigung für die übernommenen Verpflichtungen jährlich eine feste Summe von 900 000 Frcs.

Auf dieser Grundlage sind alsdann am 13. August die drei Verträge abgeschlossen worden, durch welche die Königlich Portugiesische Eisenbahngesellschaft der Nordspanischen Eisenbahngesellschaft den Betrieb der Eisenbahn Madrid-Caceres-Portugal (umfassend die Linien Madrid-Malpartida, Malpartida-Caceres und Malpartida-Portugiesische Grenze, zusammen 420 km), ferner der Westspanischen Eisenbahn (Astorga-Plasencia, 350 km) und schliesslich der Grossen Spanischen Centralbahn (Soria-Toralba, 93 km) überlässt.

Betriebsergebnisse der Eisenbahn Madrid-Caceres-Portugal in 1890.

Die im Betriebe der Königlich Portugiesischen Eisenbahngesellschaft stehende Eisenbahn Madrid-Caceres-Portugal (420 km) erzielte 1890 eine Betriebseinnahme von 3 204 026 Milreis; hiervon verzehrten die Betriebsausgaben 2 882 318 Milreis, so dass nur ein Ueberschuss von 321 708 Milreis verblieb, der zu der durch den Betriebsüberlassungsvertrag vom 22. Oktober 1865 gewährleisteten Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen und Antheilscheine bei weitem nicht ausreichte. Die Portugiesische Gesellschaft musste daher 1890 einen Zuschuss von 470 926 Milreis (171 901 Milreis mehr als im Vorjahre) leisten; sie hat für diese Fehlbeträge der Caceres-Eisenbahn eine besondere Rechnung eröffnet, auf die einerseits die Ende 1890 auf 2 978 478 Milreis angewachsenen Fehlbeträge, andererseits die zu deren Deckung in Höhe von 1 704 798 Milreis angesammelten besonderen Rücklagen übertragen wurden. Es fehlten also zur vollständigen Deckung immerhin noch 1 273 680 Milreis, doch belasteten 1890 nur deren Zinsen die Betriebsrechnung der Portugiesischen Gesellschaft.

Betriebsergebnisse der Königlich Portugiesischen Eisenbahngesellschaft in 1890.

An Anlagekosten waren Ende 1890 50 688 210 Milreis (gegen 45 834 624 Milreis in 1889) verbraucht; beschafft waren an Anlagekapital durch die 70 000 Antheilscheine 6 300 000 Milreis, durch 512 247 Stück 3 % Schuldverschreibungen (je 90 Milreis Nennwerth) 22 081 072 Milreis, durch 99 988 Stück 3 % Schuldverschreibungen 7. Serie 5 793 565 Milreis, durch 89 800 Stück 4 % Schuldverschreibungen (je 90 Milreis Nennwerth) 6 600 382 Milreis, durch 175 000 Stück 4½ % Schuldverschreibungen im gleichen Nennwerth 14 596 200 Milreis, durch Staatsbeihilfen für die Coïmbra-Zweigbahn 39 180 Milreis und durch Landverkäufe in Cascaës 18 000 Milreis, im ganzen also 55 428 399 Milreis, so dass Ende 1890 noch 4 740 189 Milreis an Anlagekapital verfügbar waren.

Die Betriebseinnahmen des 380 km umfassenden eröffneten Netzes, das mit einem Fahrpark von 149 Lokomotiven, 559 Personen- und 2 076 Güterwagen ausgestattet war, beliefen sich 1890 auf 3 273 238 Milreis; hierzu trat die Zinsengewähr für die Linie Torres-Vedras-Figueira nebst Zweigbahn nach Alfarellos mit 100 565 Milreis und die nicht aus dem Betriebe erzielten Einnahmen mit 8 943 Milreis, so dass sich eine Gesammteinnahme von 3 382 746 Milreis ergab. Nach Bestreitung der Betriebsausgaben in Höhe von 1 398 008 Milreis verblieb ein Betriebsüberschuss von 1 984 738 Milreis (gegen 2 176 657 Milreis in 1889); hiervon beanspruchten die Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen 1 622 242 Milreis, die Steuern in Portugal und Frankreich 42 968 Milreis und die Tilgung von Antheilscheinen 2 790 Milreis, so dass nur 316 738 Milreis gegen 703 734 Milreis in 1889 zur Verfügung der Antheilhaber blieben.

Urtheile des Reichsgerichts.

v. O. **Unfall beim Betriebe einer Eisenbahn.** Aus den Entscheidungsgründen: § 1 des R.-Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 setzt einen bei dem Betriebe einer Eisenbahn eingetretenen Unfall voraus, und darunter ist, wie unter Hinweis auf den Wortlaut und den Grund des Gesetzes vom Reichsgericht wiederholt dargelegt worden, ein ungewöhnliches Ereigniss zu verstehen, welches mit den besonderen, dem Eisenbahnbetriebe eigenthümlichen Gefahren in mittelbarem oder unmittelbarem Zusammenhange steht. (Vgl. Entscheid. in Civils. Bd. I S. 52; Bd. III S. 20; Bd. XVII S. 77.) Dass ein derartiger Unfall nicht vorliegt, wenn B. bei der regelmässigen Verrichtung des von ihm übernommenen Dienstes ohne das Dazwischentreten eines ausserordentlichen Betriebsereignisses den Grund zu seiner Krankheit und zu deren Verschlimmerung gelegt hat, ist von den Vorinstanzen mit zutreffender Motivirung ausgeführt worden. Vgl. Eger, Haftpflichtges. S. 67. (Erk. des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 4. Mai 1891 in S. Fiskus w. Barthmann; Jurist. Wochenschr. 1891 S. 338.)

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Werrabahn-Bayerischer Güterverkehr. Seite 80 des ab 1. d. Mts. gültigen neuen Tarifes hat der Vizinalbahnzuschlag für Ausnahmetarif 2 A (Holz) nicht 0,03, sondern 0,06 ℳ für 100 kg zu betragen.

Meiningen, den 5. September 1891. (1807)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.

2. Güterverkehr.

Mit dem 10. September 1891 wird die bisher nur zur Abfertigung von Wagenladungsgütern befugte Haltestelle Sehlen auch für den Stückgut- und Eilstückgutverkehr eröffnet.

Bromberg, den 6. September 1891. (1808)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Vom 15. d. Mts. ab findet im Verkehr zwischen der Station Plaidt des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrh.) und der Station Lautenbach i. E. der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen eine direkte Güterabfertigung statt. Die Tarifentfernung für diese Verkehrsbeziehung beträgt 394 km.

Köln, den 6. September 1891. (1809)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Einführung von Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 2 für Stammholz etc. zwischen Kirchseeon bezw. Tirschenreuth und Connern bezw. Cöthen. Am 15. September d. J. treten im Magdeburg-Bayerischen Güterverkehr folgende Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 für die Beförderung von Stammholz etc. in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für den Wagen in Kraft:

Zwischen Kirchseeon und
Connern 1,68 ℳ für 100 kg
Cöthen . 1,70 „ „ „ „
zwischen Tirschenreuth und
Cöthen . 1,02 ℳ für 100 kg.

Magdeburg, den 7. September 1891. (1810)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nassau-Badischer Güterverkehr. Die Sätze des Ausnahmetarifs 1 B für Stammholz, Europäisches etc., zwischen Frankfurt a/M. Staatsbahnhof und Frankfurt am Main-Sachsenhausen (Staatsbhf.) einerseits und Heidingsfeld Bad. B. andererseits ermässigen sich mit sofortiger Wirkung von 0,49 auf 0,44 ℳ für 100 kg.

Näheres ist auf den betreffenden Stationen zu erfahren. (1811)

Frankfurt a/M., den 5. September 1891.
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Eisenerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieg- etc. Gebiet, sowie für Ruhrkoks zum Hochofenbetrieb. Am 15. d. Mts. erscheint eine Neuausgabe des vorbezeichneten Ausnahmetarifs.

Die Eisenerzfrachtsätze dieses Tarifs finden im Verkehr mit Stationen

a) der Oberhessischen Bahnen vom 1. Oktober d. J. ab,
b) der Hessischen Ludwigs-, der Kerkerbach- und der Rhene-Diemelthalbahn vom 1. November d. J. ab und
c) der übrigen am Tarif betheiligten Verwaltungen bereits vom 15. d. Mts. ab

nur noch Anwendung bei Berechnung der Fracht nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen.

Abdrücke des neuen Tarifs sind zu 30 ₰ das Stück bei den betreffenden Dienststellen der betheiligten Verwaltungen käuflich zu haben.

Köln, den 7. September 1891. (1812)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Güterverkehr. Die Station Münstereifel des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch), welche im vorbezeichneten Güterverkehr bisher nur mit Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 9 für Holz, sowie des Spezialtarifs III und des Ausnahmetarifs 4 versehen war, wird mit Gültigkeit vom 15. September d. J. ab allgemein in den Rheinisch-Westfälisch-Belgischen Gütertarif vom 1. Juni 1890 aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilt die betr. Güter-Abfertigungsstelle.

Köln, den 6. September 1891. (1813)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Am 1. Oktober lfd. Js. gelangt der Nachtrag XI des Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Gütertarifs, Tarifheft III vom 1. April 1879, zur Einführung.

München, den 5. September 1891. (1814)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Oktober d. J. tritt der Nachtrag XII zu Heft 2 des Verbandstarifs in Kraft, welcher abgeänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 13 (für Kalk etc.) und für den Klassengutverkehr zwischen Pilsen (B. W. B.) einerseits und Görlitz, Löbau und Zittau andererseits enthält. Der ferner darin aufgenommene erhöhte Frachtsatz des Spezialtarifs III zwischen Schönberg i. S. und Falkenau an der Elbe von 0,45 ₰ für 100 kg gilt erst vom 1. November 1891 ab.

Der Nachtrag ist durch die Verbandsstationen zu beziehen.

Dresden, am 7. September 1891. (1815)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr. Vom 15. d. Mts. ab werden die Stationen Tempelhof-Rangirbahnhof und Dolgelin des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin in den Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Stationen des Direktionsbezirks Breslau nach denen des Direktionsbezirks Berlin einbezogen.

Die Frachtsätze für diese Stationen sind bei den betheiligten Dienststellen zu erfragen. Nach Tempelhof-Rangirbahnhof werden nur solche Sendungen zur Beförderung angenommen, welche daselbst zur Umkartirung gelangen oder für die Königliche Hauptwerkstatt Tempelhof bestimmt sind.

Breslau, den 9. September 1891. (1816)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Oktober d. J. tritt der Nachtrag XIV zu Heft 1 des Verbandstarifs in Kraft, welcher abgeänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 24 (Kalk etc.) und für den Klassengutverkehr zwischen Pilsen (E. P. P. K. und K. F. J. B.) einerseits und Görlitz, Löbau und Zittau andererseits enthält.

Die ferner mit aufgenommenen erhöhten Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 a und b (Holz) für den Verkehr zwischen Mosel einerseits und Milin, Nepomuk, Neuern und Nezvestic andererseits gelten erst vom 1. November 1891 ab. Der Nachtrag ist durch die Verbandsstationen zu beziehen.

Dresden, am 7. September 1891. (1817)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 2 vom 1. Januar 1891. Mit Gültigkeit vom 15. September 1891 ab wird die Station Wilischthal in den Ausnahmetarif 6 für Schleifholz einbezogen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Verkehrsstellen zu erfahren.

Dresden, am 9. September 1891. (1818)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Italienischer Verband. Am 1. Oktober tritt ein Nachtrag IV zu Theil II des Deutsch-Italienischen Gütertarifs in Kraft. Derselbe enthält Berichtigungen und Ergänzungen für die Italienischen Strecken, sowie die am 1 September eingeführten Berichtigungen und Ergänzungen für die ausseritalienischen Strecken und kann kostenfrei von unserer Drucksachenkontrole bezogen werden.

Strassburg, den 5. September 1891. (1819)
Die geschäftsführende Verwaltung für
den Verkehr via Gotthard:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Staatsbahntarif Altona-Berlin. Am 15. September d. J. treten für die Beförderung von Eisen und Stahl des Spezialtarifs II zur überseeischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern Ausnahmefrachtsätze von Reisicht nach Hamburg B und Altona in Höhe von 1,01 ℳ bezw. 1,03 ℳ für 100 kg in Kraft.

Berlin, im September 1891. (1820MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Getreide und Mühlenfabrikate. Dem am 1. September d. J. eingeführten allgemeinen Ausnahmetarif für Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate (einschliesslich Kleie) sind ausser den in unseren Bekanntmachungen vom 29. August und 4. September d. J. genannten Bahnen noch beigetreten:

die Main-Neckar, Farge-Vegesacker, Hoyaer, Neuhalden-leber, Warstein-Lippstadter und Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn (letztere mit Kilometerzuschlägen), sowie die Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn bezüglich der auf Deutschem Gebiete gelegenen Stationen.

Berlin, den 10 September 1891. (1821MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Am 15. September d. J. tritt der 3. Nachtrag zum Lokal-Gütertarif für den Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln vom 1. Januar 1891 in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Ergänzung zu II D. a. Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen, öffentlichen Anschlussgeleisen usw.
2. Entfernungen und Frachtsätze für die neu aufgenommene Station Göttelborn.
3. Aenderungen und Ergänzungen zu II. F. Tariftabellen.
4. Ausnahmetarif M. für Getreide aller Art und Mühlenfabrikate.
5. Sonstige Ergänzungen.

Die Entfernungen und Frachtsätze für Göttelborn treten erst mit dem Tage der Eröffnung dieser Station für den Güterverkehr, welcher besonders bekannt gemacht werden wird, in Kraft.

Das Nähere ist bei den diesseitigen Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren, woselbst auch Abdrücke des Nachtrages zu haben sind.

Köln, den 12. September 1891. (1822)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

3. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Kuttenberger Lokalbahn. (Einführung eines neuen Gebührentarifes für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr.) Mit 1. Oktober d. J. tritt für die Kuttenberger Lokalbahn ein neuer Gebührentarif für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr in Kraft. Durch diesen Tarif, auf welchen die gemeinsamen Bestimmungen des Tarifs Theil I hinsichtlich der Beförderung von Eil- und Frachtgütern, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen mit wenigen Ausnahmen Anwendung finden, wird der bisher vom Tage der Betriebseröffnung für die genannte Lokalbahn gültige Tarif ausser Kraft gesetzt.

Exemplare des neuen Tarifs können in den Stationen eingesehen und zum Preise von 20 kr. pro Stück sowohl von der unterzeichneten Direktion als durch die Station Sedletz-Kuttenberg bezogen werden.

Wien, 3. September 1891. (1823)
Die Direktion
der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn,
als betriebführende Verwaltung der
Kuttenberger Lokalbahn.

4. Verdingungen.

Oberhessische Eisenbahnen. Es soll die Lieferung von 2 kupfernen fertig genieteten Lokomotiv-Feuerbüchsen vergeben werden. Angebote sind bis zum 25. d. Mts., Vorm. 12 Uhr bei der unterzeichneten Stelle einzureichen, woselbst auch Bedingungen nebst Zeichnungen zu beziehen sind.

Giessen, den 5. September 1891. (1824)
Der Grossherzogliche Maschinenmeister
der Oberhessischen Eisenbahnen.

Verding von Mineral-Schmieröl. Die im Rechnungsjahre 1891/92 noch erforderlichen
150000 kg Mineral-Schmieröl (Winteröl)
sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Bedingungen, nebst dem zum Angebot zu benutzenden Formular liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhauer-Uferstrasse Nr. 1 zur Einsicht aus, und können auch von demselben gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 60 ₰ bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote im vorbezeichneten Büreau findet
am 21. September 1891, Vormittags 11 Uhr
statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 17. Oktober 1891.

Magdeburg, den 6. September 1891. (1825)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Verdingung der Lieferung von: 9 Stück Bahnmeisterwagen mit Bremse, lieferbar spätestens am 20. Dezember d. J.
Termin, am 26. September d. J.,
Vormittags 11½ Uhr,
im unterzeichneten Büreau, an welches auch die Angebote, gehörig verschlossen und mit der Aufschrift:
„Angebot auf Bahnmeisterwagen“
versehen, postfrei bis zum obigen Zeitpunkte einzusenden sind.

Der Ausschreibung liegen die durch die Regierungs-Amtsblätter bekannt gegebenen Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 zu Grunde.

Die Verdingungsunterlagen können im unterzeichneten Büreau während der Geschäftsstunden eingesehen oder ebendaher gegen kostenfreie Einsendung von 60 ₰ unfrankirt bezogen werden.

Zuschlagsfrist 2 Wochen.

Erfurt, den 1. September 1891. (1826)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von alten Schienen etc. Zum Verkaufe der in den diesseitigen Eisenbahn-Betriebsamtsbezirken angesammelten alten Schienen und anderer Oberbaumaterialien wird Termin auf Mittwoch, den 30. September d. J., Vormittags 10 Uhr im unterzeichneten Büreau — Brüderstrasse 36 — anberaumt. Die Verkaufsbedingungen nebst Angebotsnachweisungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch von dort gegen Erstattung von 1 ℳ in baar oder in Briefmarken zu 10 ₰ unfrankirt bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 5. September 1891. (1827)
Materialienbüreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Nr. 17. Jahrgang 1891. Berlin, am 12. September 1891.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. September Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.					
					A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:					
1	A B	—	1	—	Kleiderschrank —	91	1	Düsseldorf	Rechtsrh. Köln	
2	A B	2	1	Schränkchen	Handwerkzeug —	56	2	Breslau O.-S.	K. E.-D. Breslau	
3	A F / F C	—	1	Sack	getrocknete Biertreber	52	3	Gusow	K. E.-D. Bromberg	
4	A G	4648	1	Kiste	Packstroh —	42	4	Düsseldorf	Rechtsrh. Köln	
5	A M	292	1	„	leer —	9	5	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
6	A R / S & C	96700 / 5611 / 348	3	Kisten	leer —	63	6	Darmstadt	„	
7	A S	9	1	—	Decke —	—	7	Ham-sur-Heure	Grand Central Belge	
8	A S	4370	1	Fass	leer —	8	8	Mainz	Hessische Ludwigsb.	die Häute tragen Blechschilder mit Zeichen B 21 & 31, ausserdem trägt Haut B 31 einen Zettel München beschr.
9	A V & C	57140	1	Kiste	leer —	40	9	Aachen	Linksrh. Köln	
10	A W	—	1	Stück	Gussrohr —	—	10	Strassburg	Elsass-Lothring.	
11	B	—	1	Korb	leer —	9	11	Munster Bilsen	Grand Central Belge	
12	B	21 / 31	2	Ballen	grüne Häute —	60	12	München Centr.	Bayerische Stsb.	
13	B	144	1	Sack	leere Säcke —	7, 5	13	Leer	Rechtsrh. Köln	
14	B	—	1	—	Gussstück (Windmotor)	5, 5	14	Mülheim a. d. Ruhr B. M.	„	
15	B/C	9025	1	Kiste	leer —	10	15	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
	P D	97570	1	Pack	Kisten —					
16	B H	578	1	Fass	leer —	—	16	„	„	
17	B S & C	7808	1	Kiste	2 Blechdosen —	13	17	Aachen	Linksrh. Köln	
18	C B	1	1	„	Flaschen —	59	18	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Mainz.
19	C F S	4116	1	„	Käse —	40	19	Augsburg	Bayerische Stsb.	
20	C & J L	1897	1	Fass	leer —	—	20	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Essen-Mainz 22/8.
21	C M	6274	1	Kiste	Feuerzeug —	28	21	Aachen	Linksrh. Köln	
22	C W	1	1	Fass	leer —	—	22	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Rheydt-Mainz 8/8.
23	D	—	1	Kollo	12 Paar Holzschuhe	8	23	La Sambre	Grand Central Belge	
24	D	—	1	„	Holzschuhe —	7, 5	24	Marchiennes	„	
25	D	5	1	Korb	Umzugsgegenstände	9	25	Döbeln	Sächsische Stsb.	
26	D	20	2	Pack	Draht —	—	26	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Creuzthal-Mainz.
27	D	—	1	Kollo	3 Winkel und 3 Schrauben	3	27	Aachen	Linksrh. Köln	
28	D G	4911	1	Fass	leer —	9	28	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Osnabrück-Mainz.
29	E E	2	2	Pack	alte Säcke —	77, 5	29	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
30	E S	20	1	Korb	— —	2	30	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
31	E W	14	1	Kiste	— —	52	31	Ritschenhausen	Bayerische Stsb.	„Brüssel-Wien“ beschr.
32	F G	—	1	Koffer	— —	?	32	„	K. E.-D. Erfurt	
33	F L	3190	1	Kiste	Spielwaaren —	70	33	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
34	F M	460	1	Fass	leer —	10	34	Worms	Hessische Ludwigsb.	
35	F N	5	1	—	Gasrohr —	8, 5	35	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
36	F S	—	1	Kollo	Gusstheil —	3	36	Würzburg	Bayerische Stsb.	
37	G	—	1	Bällchen	— —	43	37	Charleroi, Etat	Grand Central Belge	
38	G	1373	1	Lattenkiste	Packstroh —	65	38	Aachen	Linksrh. Köln	
39	G E S	603	1	Kiste	Kurzwaaren —	—	39	Bochum B. M.	Rechtsrh. Köln	
40	G G	3050	1	Pack	Körbe —	2, 5	40	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Zeil-Mainz.
41	G Z R	9664	1	Sack	Bürstenhölzer —	28	41	Münster	Rechtsrh. Köln	
42	H B	1885	1	Bierfass	leer —	15	42	Dortmund K. M.	„	
43	H H	1	1	Korb	Kleider —	29	43	„	„	bez.: Direktor E. Effay.
44	HL.	8650	1	Kiste	Flaschen —	50	44	Worms	Hessische Ludwigsb.	
45	HN	6475	1	„	leer —	10	45	Mainz	„	
46	H S	1950	1	Fass	leer —	25	46	„	„	bez. Kissingen-Mainz.
47	H S V	—	7	Kolli	Klempnerwaaren —	478	47	Diest	Grand Central Belge	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
48	J G	—	1	Kolli	Packleinwand —	23	48	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	b. d. Bodenrevision in Oppeln vorgef.
49	J G K sowie A. Müller	76 u. 235 8	1	Fass	leer (75 l haltend) —	45	49	Stuttgart	Württemb. Stsb.	
50	J P	—	1	—	Privatdecke —	—	50	Düsseldorf-Bilk	Rechtsrh. Köln	
51	J R	233	1	Fass	leer —	9	51	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez. Heidesheim-Mainz.
52	J S W H B M	—	1	Pack	gebr. Obstkörbe —	9	52	Meissen	Sächsische Stsb.	
53	J W	25	1	Ballen	Betten —	15	53	Berlin	K. E.-D. Erfurt	Hassfurt, Düngerfabrik, Frankfurt a/M. beschrieben.
54	L D F	60	1	Pack	leere Säcke —	23	54	Meiningen	Bayerische Stsb.	
55	L F	1465	1	Kiste	Wollwaaren —	63	55	Mülhausen	Elsass-Lothring.	
56	L G	7695	1	Fass	leer —	9	56	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez. Essen-Mainz.
57	M H & S	1378	1	„	leer —	—	57	„	„	bez. — Mainz.
58	M V & C	274	1	Kiste	Flaschen —	32	58	„	„	bez. Frkft. a/M. Stsb.-Mainz.
59	P C	4228	1	Sack	Wollabgänge —	46	59	Limbach	Sächsische Stsb.	beschr.: Limbach.
60	P P	—	10	Paar	Holzschuhe —	—	60	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
61	P R	23	1	Fass	leer —	—	61	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez. Armsheim-Mainz.
62	R	580	1	Kiste	Umzugsgegenstände	19	62	Döbeln	Sächsische Stsb.	
63	R & S	1856	1	„	Käse —	47	63	Markt Redwitz	Bayerische Stsb.	
64	S	1	1	Reisekoffer	— —	49	64	Dresden, Neust., Leipz. Bhf., Gepäckexpedition	Sächsische Stsb.	*)
65	S	3	1	Kiste	leer —	3	65	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez. Würzburg-Mainz.
66	S	7564	1	Fass	leer —	26	66	„	„	bez. Neuwied-Mainz.
67	S	16239	1	Kiste	Lauf einer Revolverkanone	21	67	Köln	Linksrh. Köln	
68	S E	281	1	Fass	leer —	8	68	Main	Hessische Ludwigsb.	bez. Oberstein-Mainz.
69	S S	427/8	2	Fässer	leer —	13	69	„	„	bez. — Mombach.
	M	3/4	2	Kisten	leer —	14				
70	U G	268	1	Bierfass	leer —	32	70	Dortmund K. M.	Rechtsrh. Köln	
71	W	685	1	Pack	3 Gusstöpfe —	—	71	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
72	W	2022	1	„	Eimer —	13	72	Wanne	Rechtsrh. Köln	
73	W	14	1	Stück	eis. Bremsschuh —	19, 5	73	Kaldenkirchen	Linksrh. Köln	
74	W B	4654	1	Fass	leer —	—	74	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez. Giessen-Mainz.
75	W M	1341	1	Ballot	enthaltend 9 Stücke Tuch	97	75	Stuttgart	Württemb. Stsb.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
76	Felix Bischoff	—	1	Kolli	Stahl —	1, 5	76	Saarbrücken	Linksrh. Köln	
77	Gebr. Bohler & Co., Wien	—	1	Stab	Meisselstahl —	5	77	Murnau	Bayerische Stsb.	
78	72 Coblenz / Aachen	—	1	Handkoffer	— —	14	78	Coblenz M.	Linksrh. Köln	
79	R. Dicker & Co.	2217 2145	2	Fässer	leer —	50	79	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
80	C. Habich	2776	1	Fass	leer —	20	80	„	„	
81	Kibcke, Plau	—	1	—	Viehgitter —	—	81	Plau	Meckl. Friedr. Frzb.	
82	F. H. König	2519	1	Fass	leer —	17	82	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
83	S. Meeus	—	1	„	leer —	30	83	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
84	Münchener Kindl	5439	1	„	leer —	?	84	Mühlhausen i. Th.	K. E.-D. Erfurt	
85	Münster a. Saale	—	1	Ballen	Damenkleiderstoffe —	27	85	Münster a. Stein	Grand Central Belge	
86	Pilsener Aktienbrauerei	5732	1	Fass	leer —	—	86	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
87	Plange	2356	1	„	leer —	31	87	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
88	P. B. Uedem A W	—	1	Kiste	Zucker —	28	88	Goch	Nordbr.-Deutsche	bekl. Wesel-Geldern 6/8.
89	Weil, Gold. Brunnengasse 6	—	1	Fass	leer —	8, 5	89	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
90	Weskoff	569	1	„	leer —	30	90	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	

*) Koffer trägt Hotelbezettelung „Oesterr. Hof Salzburg“ und Gepäckbezettelung „Halle a/S.-Dresden-N.“ v. 9/7. 91.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					C. Güter m. Numm. bez.:					
91	—	7	1	—	Theerdecke —	—	91	Darmstadt	Hessische Ludwigsb.	
92	—	8 II 75	1	Bund	Eisen —	37	92	Neustadt W. B.	Bayerische Stsb.	
93	—	10	1	Korb	leere Flaschen —	8	93	Fürth	„	
94	—	548	1	—	eisernes Rohr —	17	94	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
95	—	3788	1	Kiste	leer —	27	95	Fürth	Bayerische Stsb.	
96	—	4596	1	Fass	leer —	—	96	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez. Köln-Mainz 17/8.
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
97	weisser Strich	—	2	Pack	Eisenstangen —	34	97	Düsseldorf	Rechtsrh. Köln	
98	T	1601	1	Ballen	— —	43	98	B. Reichenhall	Bayerische Stsb.	urspr. mit Blaustift 2401.
99	BP	193	1	Bierfass	leer —	20	99	Dortmund K. M.	Rechtsrh. Köln	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
100	—	—	2	Stück	Besen —	2	100	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
101	—	—	1	Ballen	Betten —	32	101	Dortmund Gep.-Abf.	Rechtsrh. Köln	
102	—	—	2	Blumenkörbe	leer —	21	102	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
103	—	—	1	—	Brett —	27	103	Fraustadt	K. E.-D. Breslau	
104	—	—	1	Sack	2 Laib Brod —	9	104	Ingolstadt	Bayerische Stsb.	
105	—	—	1	Kiste	Capern —	4,5	105	Köln	Linksrh. Köln	
106	—	—	1	Kollo	Drahtnägel —	—	106	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
107	—	—	1	Päckchen in Papier	Eisen- u. Messingwaaren	1	107	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
108	—	—	13	Kolli	Eisen —	9,5	108	La Roche	Grand Central Belge	
109	—	—	5	Stangen	Eisen —	40	109	Rostock	Meckl. Friedr. Frzb.	Beklebung: Delstern.
110	—	—	1	Ring	Eisendraht —	52	110	Elberfeld D.	K. E.-D. Elberfeld	
111	—	—	1	Fass	leer —	24	111	Elberfeld St.	„	b. Bodenrevision am 18. VII. gef.
112	—	—	1	Sack	Graupen —	101	112	Bergen a. R.	K. E.-D. Berlin	
113	—	—	1	Stück	Guss —	6	113	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
114	—	—	4	„	Gusseisen —	29	114	Fürth	Bayerische Stsb.	2 Stück 1 m lang, 18 cm breit, 2 Stück 1,20 m lang, 10 cm breit.
115	—	—	2	—	Heerdeinlagen —	6,5	115	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
116	—	—	1	Korb	Heidelbeeren —	4,5	116	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
117	—	—	29	Körbe	Heidelbeeren —	501	117	„	„	
118	—	—	1	—	gewöhnl. Holzgestell	7	118	Fürth	Bayerische Stsb.	
119	—	—	1	Bund	Holzstäbe —	6	119	Meiningen	„	
120	—	—	1	—	Jauchenvertheiler —	1,5	120	Gunzenhausen	„	
121	—	—	1	—	5 m lange Kette —	12	121	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
122	—	—	1	viereckiger Schliesskorb	Kleider —	17	122	Frankfurt a/M. H. L. B.	Hessische Ludwigsb.	
123	—	—	1	Korb	mit Deckel (enth. 3 leere Korbfläschchen)	12	123	Heilbronn	Württemb. Stsb.	
124	—	—	4	—	eis. Lagertheile —	7	124	Tempelhof Rang.-B.	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision am 27./VII.
125	—	—	1	Sack	Leim —	18	125	Kirchweyhe	Rechtsrh. Köln	
126	—	—	1	„	Lupinen —	97,5	126	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
127	—	—	1	Kollo	Maschinentheil —	10	127	Schoppinitz	„	
128	—	—	2	Pack in grünem Papier	je 12 Stück Messer —	7	128	Mühlhausen i/Th.	K. E.-D. Erfurt	
129	—	—	1	Kollo in Leinen	1 Messinglager (2 Theile)	3	129	Elberfeld D.	K. E.-D. Elberfeld	
130	—	—	1	—	Messingstange —	—	130	Crefeld	Linksrh. Köln	
131	—	—	1	Packet	— —	1	131	Ham-sur-Heure	Grand Central Belge	
132	—	—	2	—	gebr. eiserne Pflugschaare	2,5	132	Leutzsch	K. E.-D. Erfurt	b. Entladung des Wg. 17647 Bbg.
133	—	—	1	—	Pflugtheil —	7,5	133	Crefeld	Linksrh. Köln	
134	—	—	1	Korb	Rettige —	45,5	134	Freiberg	Sächsische Stsb.	für 2,86 ℳ verkauft.
135	—	—	1	—	eis. Ring —	1,5	135	Schoppinitz	K. E.-D. Breslau	
136	—	—	2	—	eis. Röhren —	13	136	Düsseldorf	Rechtsrh. Köln	
137	—	—	1	—	gusseis. Rohr —	16	137	Mörs	Linksrh. Köln	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
138	—	—	1	—	eiserner Rost —	7	138	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	Münskner & Co., Bautzen im Guss.
139	—	—	1	—	Sackkarre —	—	139	Mülheim, Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
140	—	—	12	Tafeln	Schiefer —	3,5	140	Oebisfelde	K. E.-D. Magdeburg	
141	—	—	1	Sack	Schlempe —	44	141	Gandersheim	„	
142	—	—	2	—	eiserne Schraubenstangen	8	142	Altenhundem	K. E.-D. Elberfeld	
143	—	—	1 Bund 10 Stück		Stabeisen — Doppelwinkeleisen —	50 770	143	Kray	Rechtsrh. Köln	
144	—	—	1	Stange	Stahl —	2	144	München C.	Bayerische Stsb.	85 cm lang.
145	—	—	1	Pack	Waschbretter —	10	145	Essen B. M.	Rechtsrh. Köln	eingeschnitten die Jahreszahl 1891.
146	—	—	1	—	eis. Wetterfahne —	17	146	Königsberg	K. E.-D. Bromberg	
147	—	—	2	Stäbe	Winkeleisen —	20	147	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
148	—	—	1	Stück	Winkeleisen —	4	148	Werl	„	
149	—	—	2	—	Wurzelkörbe —	3	149	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

1	A H	1/7	7	Ballen	Papier —	10 000	1	Reichenberg	Südnordd. V.-B.	seit 25/8.
2	A L	187	1	„	unbekannt —	11	2	„	„	„ 28/8.
3	A V	6810	1	„	unbekannt —	94	3	Wien	Oesterr. Nordwestb.	„ 28/8.
4	B	—	1	„	leere Säcke —	17	4	Königgrätz	Oe.N.-W.u.S.-N.-D.V.	„ 27/8.
5	C K	16876	1	Kiste	unbekannt —	66	5	Wien	Oesterr. Nordwestb.	„ 17/8.
6	F	2944	1	„	Gurken —	77	6	Nimburg	„	„ 30/8.
7	F J	4046	1	Fass	unbekannt —	131	7	Trs. Jedlersee	„	„ 23/8.
8	G B G	133	1	Kiste	unbekannt —	105	8	Kolin	„	„ 28/8.
9	G G	29	2	Ballen	Reis —	220	9	Sedletz-Kuttenberg	„	„ 29/8.
10	G S	20008	1	Kiste	unbekannt —	46	10	Reichenberg	Südnordd. V.-B.	„ 22/8.
11	K	2	1	Ballen	Leder —	87	11	Starkenbach	Oesterr. Nordwestb.	„ 29/8.
12	K D R	—	11	Kolli	Thürgitter —	25	12	Turnau	Südnordd. V.-B.	„ 21/8.
13	M	40	1	Kiste	unbekannt —	34	13	Reichenberg	„	„ 21/8.
14	M W	1	1	Stück	unbekannt —	44	14	Wien	Oesterr. Nordwestb.	„ 25/8.
15	M A V	—	4 8	„ „	Holzböcke — Lattengitter —	160	15	Trs. Jedlersee	„	„ 20/8.
16	S	134/135	2	Säcke	Leim —	47	16	Dolowitz	„	„ 3/8.
17	W	8020	1	Kiste	unbekannt —	115	17	Starkenbach	„	„ 27/8.
18	W F	29102	1	Ballen	unbekannt —	24,5	18	Prag	„	„ 31/8.
19	W R	1	1	Kiste	leer —	27	19	Gross-Wossek	„	„ 19/8.
20	Znaim	—	1	Fass	Gurken —	5	20	Kolin	„	„ 14/8.
21	—	1	1	Stück	Schraubenkuppel —	16	21	Mittelwalde	„	„ 24/8.
22	—	6	2	Kollo	Ofentheile —	3	22	Altpaka	Oe.N.-W.u.S.-N.-B.V.	„ 19/8.
23	—	968/990	23	Bund	Email —	235	23	Reichenberg	Südnordd. V.-B.	„ 19/8.
24	—	4292	1	„	Emailgeschirr —	6	24	Königgrätz	Oe.N.-W.u.S.-N.-D.V.	„ 4/8.
25	—	—	1	Stück	roh. Cottone —	12	25	Adlerkosteletz	Oesterr. Nordwestb.	„ 12/8.
26	—	—	1	Bund	Cotton —	26,5	26	Hohenelbe	„	„ 22/8.
27	—	—	10	Pack	Jutegarn —	142	27	Wien	„	„ 6/8.
28	—	—	1	Sack	Korn —	50	28	Iglau	„	„ 9/8.
29	—	—	1	Stück	Schwelle —	36	29	Podiebrad	„	„ 26/8.
30	—	—	1	Bund	3 Stck. Wassereimer	6	30	Reichenberg	Südnordd. V.-B.	„ 27/8.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Es wird ein gebrauchter normalspuriger **Eisenbahn-Personenwagen** zu kaufen gesucht. Angebote an die Centralverwaltung für Secundärbahnen H. Bachstein, Berlin SW., Grossbeerenstr. 88/89.

Vorkursus: October. **Anhaltische Bauschule Zerbst** Wintersemester: 4. November.
Bauhandwerker, Tischler, Steinmetzen, Ziegelei-Techniker, s. Fachschule f. Eisenb.-, Strassen- u. Wasserbautechniker. Reifeprfg. v. Staats-Prüfungs-Commiss. Kostenf. Ausk. d. d. Direct.

Zeichenpapiere, Pauspapiere, Lichtpausrohpapiere, Millimeterpapiere
bezieht man am preiswerthesten bei unterzeichneten Herstellern. Muster kostenlos.
Gelbe Mühle, Düren (Rheinpreussen)
Benrath & Franck.
(Triebkräfte 3 Dampfmaschinen, 1 Wassermotor.)

Die Bombe.
Enthüllungen über den Bau und die Verwaltung der serbischen Staatsbahnen. — A. d. Serb. übers. v. W. Rudow. — M. e. Vorw. v. Carl Paasch. — — Preis **1 M. 20** ₰. —
Franko gegen **M. 1.25** in Marken. — Gustav Uhl, Verlag, in Leipzig.

Schienenspurrichter
mit selbstthätigem Spurmass verbesserter Construction
(D. R.-P., System Altmann)
bestbewährtes, einfaches und billiges Instrument zur Spur-Regulirung. Prospecte gratis durch Pat.-Inhaber: S. Gray, Köln a/Rh.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 72.

Zeitung des Vereins

1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 38W.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 8 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 16. September 1891.

Dieser Nummer liegt der vom 1. Oktober d. J. ab gültige Fahrplan der Lübeck-Büchener Eisenbahnen an.

Inhalt:

Die Sächsischen Eisenbahnen im Jahre 1890.

Vereins-Mittheilungen:
- Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen.
- Alphabetisches Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale d. Eisenbahn-Güterwagen.
- Rundschreiben.

Aus dem Deutschen Reich:
- Staffeltarife. Tarifkommission.
- Preussische Staatsbahnen.
- Eröffnungen und Erweiterungen der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
- Berlin-Anhaltische Eisenbahn: 50jähriges Jubiläum.
- Gernrode-Harzgeroder Eisenb.
- Halberstadt-Blankenburger E.
- Altona-Kaltenkirchener Eisenb.
- Neuhaldenslebener Eisenbahn.
- Oldenburgische Eisenbahnen im Jahre 1890.
- Paulinenaue-Neuruppiner E.
- Leipziger Tramway-Company, Limited.
- Hamburg-Altonaer Pferdebahn.

Aus Russland:
- Stempelung und Plombirung von Eisenbahnmaterial.
- Kursk-Kiew: Woronesh-Kursk konzessionirt. Schmalspurige Zufuhrbahnen.
- Schuisko-Iwanowa: Konzession.
- Vergünstigungen für Aerzte.
- Staatliche Eisenbahnkontrole.
- Der Roggenexport.

Aus Frankreich:
- Die Ausführung des de Freycinet'schen Entwurfs.
- Ergänzung der Lokomotivführer und Heizer.

Aus Spanien:
- Maassregeln zur Verhütung von Raubanfällen in den Eisenbahnzügen.
- Ertheilung, Verlängerung und Uebertragung v. Konzessionen.

Aus England:
- Neue Eisenbahn-Gütertarife.
- Dienstzeit d. Eisenbahnbeamten.

Aus Niederländisch-Indien:
- Niederländisch-Indische Eisenbahngesellschaft
- Deli-Eisenbahngesellschaft.
- Samarang-Joana Dampftramway-Gesellschaft.
- Ost-Java-Dampftramway-Ges.

Urtheile des Reichsgerichts:
- Erkenntniss vom 30/1. 1891.

Bücherschau:
- Dr. Victor Röll, Encyklopädie des gesammten Eisenbahnwesens in alphabetischer Anordnung.
- Dr. Rudolf Schuster Edler von Bonnott und Dr. August Weeber, Die Rechtsurkunden der Oesterreichischen Eisenb.
- L. Kohlfürst, Die Fortentwickelung der elektrischen Eisenbahneinrichtungen.
- Ueber die Mittel zur Verminderung der Widerstände bei Eisenbahnzügen.

Personalnachrichten:
- Werrabahn.

Amtliche Bekanntmachungen:
1. Berichtigungen.
2. Eröffnung von Stationen.
3. Güterverkehr.
4. Lieferfristen.
5. Verdingungen.
6. Verkauf von Altmaterialien.
7. Offene Stellen.

Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Die Sächsischen Eisenbahnen im Jahre 1890.

Der vor kurzem erschienene statistische Bericht über den Betrieb der unter Sächsischer Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen im Jahre 1890 bietet soviel interessantes Material, dass wir nicht verabsäumen wollen, die wichtigsten Abschnitte einer kurzen Besprechung zu unterziehen.

Im allgemeinen ist zunächst vorauszuschicken, dass die Betriebslänge der Sächsischen Staatseisenbahnen am Ende des Jahres 1890 2594,65 km betrug, wovon sich 2529,35 km im Eigenthum des Sächsischen Staates befinden; 12,63 km sind davon verpachtet, während 77,13 km dazu gepachtet sind. Im Auslande liegen vom Sächsischen Staatsbahnbesitz 203,23 km, und zwar sind es 7 verschiedene Staaten, in welchen dieselben sich ausbreiten. Das Herzogthum Altenburg ist daran mit 72,67 km am stärksten betheiligt. Da in Sachsen noch 158,22 km von Bahnen fremder Verwaltungen liegen, so ergibt sich, dass im Königreiche Sachsen Ende 1890 überhaupt 2529,70 km Bahnen im Betriebe waren. Auf je 100 qkm der Sächsischen Landesfläche kommen hiernach durchschnittlich 16,88 km Eisenbahnen, eine Ziffer, welche von keinem Deutschen Staate sonst erreicht und unter allen Europäischen Staaten nur von Belgien übertroffen wird.

Die Länge der unter Königlich Sächsischer Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen, einschliesslich der ausserhalb Sachsens liegenden Strecken, umfasste am Schluss des Jahres 1890 zusammen 2714,53 km.

Für den Bau des Sächsischen Staatsbahnnetzes sind bis Ende 1890 über 723 Millionen Mark aufgewendet worden, worin ein Aufwand von über 108 Millionen Mark auf Transportmittel enthalten ist. Da aber die Sächsische Staatsregierung eine Anzahl von Bahnlinien theils über, theils unter ihrem Herstellungsaufwande käuflich erworben hat, so ist das eigentliche Anlagekapital wesentlich verschieden von jenem Baukapital. Das erstere beträgt rund 665 Millionen Mark.

Auch aus dem Abschnitt über die baulichen Anlagen sei einiges hervorgehoben. Von der Bahnlänge liegen 1486,54 km im Auftrag, 912,12 km im Abtrag und nur 255,15 km im Niveau. Tunnel gibt es 37. Die vorhandenen 126 Viadukte haben eine Gesammtlänge von 18,050 km.

Der Verkehr ist fast überall gestiegen. Die in dieser Beziehung wichtigsten Ziffern stellen wir zur Erleichterung der Uebersicht mit den entsprechenden Ziffern des Vorjahres zu folgender Tabelle zusammen.

	1890	1889
Mittleres Anlagekapital	662 031 241 ℳ	647 035 056 ℳ
auf 1 km	269 457 „	269 912 „
Roheinnahme	86 648 095 „	85 324 267 „
Ausgabe	53 733 032 „	49 192 636 „
Ueberschuss	32 915 063 „	36 131 631 „
Verzinsung des Anlagekapitals	4 972 %	5,584 %
Zahl der abgelassenen Züge	569 813	533 357
Beförderte Personen	33 632 845	31 046 704
„ Tonnen	16 461 055	16 330 659
Zunahme der Personenbeförderung	8,33 %	7,48 %
Zunahme der Güterbeförderung	0,80 „	9,30 „
Personengeldeinnahme	25 728 704 ℳ	24 225 120 ℳ
Frachteinnahme	52 748 310 „	52 854 310 „
Zunahme der Personengeldeinnahme	6,21 %	5,06 %
Zu-, bezw. Abnahme der Frachteinnahme	— 0,20 „	+ 9,16 „
Durchschnittlich zurückgelegte Kilometerzahl:		
für die Person	23,88	24,13
„ „ Tonne	72,67	73,54

Hiernach sind im Jahre 1890 2½ Millionen Personen mehr als im Vorjahre befördert worden. Jedoch ist die Personengeldeinnahme nicht ganz in gleichem Verhältniss gewachsen, da die von jedem Reisenden durchschnittlich zurückgelegte Kilometerzahl wiederum wie in den Vorjahren um ein geringes gesunken ist. Immerhin beträgt die Personengeldeinnahme noch 1½ Millionen Mark mehr als im Vorjahre.

Von den auf den Staatsbahnen beförderten Personen entfallen 74 % auf die III. Klasse. Dann folgt die IV., hierauf die II. und endlich die I. Klasse. In der letzteren fanden von allen Reisenden nur 0,24 %, also 80 372 Reisende (gegen 0,23 % und 72 180 Reisende im Vorjahre) Beförderung. Mithin hat eine geringe Zunahme in der Benutzung der I. Klasse stattgefunden. Dasselbe ist übrigens bei der II. Klasse der Fall, während sich bei der III. und IV. Klasse ein relativer Rückgang zeigt. Von den Reisenden kamen auf den Binnenverkehr 95,87 %, auf den direkten Verkehr 3,08 % und auf den Durchgangsverkehr 1,05 %. Hunde gelangten 67 367 (gegen 63 392 im Vorjahre) zur Beförderung. — Der stärkste Personenverkehr fiel mit 3 589 454 Personen auf den Monat Mai, dagegen die stärkste Fahrgeldeinnahme mit 2 958 318 ℳ auf den Monat Juli, der niedrigste Personenverkehr mit 1 946 814 Personen und 1 367 582 ℳ Einnahme auf den Monat Februar. Nach dem Tagesverkehr war der Januar der schwächste Monat.

Unter den verkehrsreichsten Strecken im Personenverkehre steht noch immer Dresden-Altstadt-Potschappel mit 619 225 Personen obenan; ihr folgen Dresden-Neustadt-Radebeul mit 563 987, Dresden-Neustadt-Kötzschenbroda mit 465 544, Dresden-Altstadt-Niedersedlitz mit 374 115, Dresden-Altstadt-Pirna mit 352 118, Gaschwitz-Leipzig mit 338 661, Dresden-Neustadt-Meissen mit 336 700 Personen usw. Die bedeutendsten Verkehrsstellen für den Personenverkehr sind nach wie vor Dresden-Altstadt mit 3 899 731 und Chemnitz mit 3 342 090 Reisenden. Ihnen folgen wie im Vorjahre Leipziger Bahnhof zu Dresden-Neustadt, Zwickau und Dresdner Bahnhof in Leipzig. Dann kommt der Bayerische Bahnhof in Leipzig, welcher also den Schlesischen Bahnhof in Dresden-Neustadt nun überholt hat. Hieran schliessen sich Pirna, Potschappel usw.

Im Güterverkehre zeigte sich zwar eine geringe Zunahme des Gewichts der beförderten Güter von 16,3 Millionen auf 16,5 Millionen Tonnen. Allein sowohl die Zahl der von diesen Gütern zurückgelegten Tonnenkilometer wie die Güterfrachteinnahme zeigt einen wenn auch nur geringen Rückgang. Die Güterfrachteinnahme betrug nämlich gegen das Jahr 1889 weniger: 106 000 ℳ. Vom Gewicht der Güter kamen 46,15 % auf den Binnenverkehr, 45,15 % auf den direkten Verkehr und 8,70 % auf den Durchgangsverkehr.

Ein dem Bericht beigefügtes Graphikon veranschaulicht in überraschend klarer Darstellung den Umfang des Binnen-, direkten und Durchgangverkehres auf jedem Punkte der Königlich Sächsischen Staatsbahnen im vorvergangenen Jahre 1889. Der Binnenverkehr ist auf dieser Karte grau, der direkte Verkehr grün und der Durchgangsverkehr rothfarbig gezeichnet.

Die Verkehrsbedeutung der in Betracht kommenden 544 Verkehrsabschnitte ist nicht nur unter den einzelnen Abschnitten unendlich verschieden, sondern sie ist auch bei einem solchen Abschnitt oft bezüglich der Richtung ganz ungleich, namentlich da, wo Massengüter wie Kohlen ihren Weg nehmen. In dieser Beziehung ragt die Sächsisch-Böhmische Linie mit ihrem starken Braunkohlenverkehre ganz besonders hervor. Dieselbe enthält auf der Strecke Mittelgrund-Schandau die drei verkehrsreichsten Abschnitte des gesammten Bahnnetzes. Von denselben steht die Strecke Krippen-Schandau mit 2 534 377 t Gütern obenan. Davon entfallen aber 95 % allein auf die Richtung nach Sachsen zu und nur 5 % auf die entgegengesetzte. Von den einzelnen Linien hatten im Jahre 1889 den stärksten Güterverkehr Bodenbach-Dresden-Altstadt; über jedes Kilometer derselben wurden durchschnittlich 2 506 031 t gefahren. Dann folgt Leipzig-Hof mit 1 046 067 t, Dresden-Werdau mit den Kohlenbahnen bei Dresden mit 991 068 t, Leipzig-Dresden mit 969 794 t, Görlitz-Dresden mit 866 764 t usw. Der Durchschnitt bei allen normalspurigen Linien betrug im Jahre 1889 531 458 t. Den geringsten Verkehr unter den normalspurigen Linien hatte Herlasgrün-Falkenstein mit 28 123 t. Bei den Schmalspurbahnen ist der Durchschnittsverkehr um vieles geringer und beträgt nur 19 885 t. Unter diesen Linien war die Linie Wilkau-Saupersdorf mit 44 326 t auf 1 km die verkehrsreichste, die nächste Klotzsche-Königsbrück hat nur 22 776 t und die verkehrsärmste Linie Mosel-Ortmannsdorf nur 6 227 t. Auf S. 22 finden wir auch eine sehr instruktive Darstellung der durchschnittlichen Ausnutzung des Ladegewichts der Güterwagen auf den einzelnen Linien. Von Interesse an der oben erwähnten graphischen Darstellung ist besonders auch das starke Hervortreten des Binnenverkehres auf den Linien, welche sich um das industrielle Centrum des Landes, Chemnitz, gruppiren.

Die grösste Last im Güterverkehre des nur genannten Jahres (1890) kam auf den Monat Oktober mit 1 499 802 t und 5 007 474 ℳ Einnahme, die niedrigste Last fiel mit 1 272 388 t und 4 148 675 ℳ Einnahme auf den Monat Januar. Den Monatsdurchschnitt überstieg der Oktoberverkehr um 9,33 %, der Januarverkehr aber blieb 7,24 % hinter demselben zurück, so dass die Schwankung im Güterverkehre nur 16,57 % betrug, während im Personenverkehre eine grösste Schwankung von 58,61 % zu verzeichnen war.

Die bedeutendste Güterverkehrsstelle ist Zwickau mit jährlich 2 394 741 t. Ihr folgen Dresden-Altstadt (1 270 741 t), Chemnitz (836 840 t), Meuselwitz (771 957 t), Oelsnitz i. E. (708 056 t), welche Station den Bayerischen Bahnhof in Leipzig (626 688 t) wieder überflügelt hat usw.

Besondere Bedeutung für den Sächsischen Staatsbahnverkehr hat die Kohle, was schon daraus hervorgeht, dass der Kohlenverkehr fast die Hälfte des gesammten Güterverkehres beträgt: 47,04 % im Jahre 1890 gegen 46,78 % im Vorjahre. Auf den Sächsischen Staats- und mitverwalteten Privatbahnen wurden im Jahre 1890 an Stein- und Braunkohlen zusammen 8 141 643 t (gegen 8 037 026 t im Vorjahre) befördert; davon gingen 1 770 477 t = 21,75 % (im Vorjahre 21,56 %) nach fremden Bahnen und 6 371 166 t = 78,25 (78,44) % verblieben im eigenen Bahnbereiche. Der Gesammtverkehr bestand aus

3 639 525 t = 44,70 (47,37) % Steinkohlen und
4 502 118 „ = 55,30 (52,63) „ Braunkohlen.

Dem Vorjahre gegenüber ist die Menge der beförderten Steinkohlen um 4,41 % zurückgegangen, dagegen haben die Braunkohlentransporte um 6,44 % und die Kohlentransporte überhaupt um 1,30 % zugenommen. Die durchschnittliche Länge der Transporte auf den Staatsbahnen betrug bei den Gütern überhaupt: 72,67 km und bei den Kohlen allein: 72,88 km.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen. Seitens der geschäftsführenden Verwaltung ist zu diesem Verzeichniss der II. Nachtrag herausgegeben und an die Vereins-Verwaltungen vertheilt worden.

Alphabetisches Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen. Zu diesem Verzeichniss ist von der geschäftsführenden Verwaltung der I. Nachtrag herausgegeben und an die Vereins-Verwaltungen vertheilt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3096 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend das Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen (abgesandt am 14. d. Mts.).

Nr. 3097 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend das alphabetische Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen (abgesandt am 14. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Staffeltarife.

Dem am 1. d. Mts. eingeführten allgemeinen Ausnahmetarif für Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate (einschliesslich Kleie) sind ausser den in Nr. 70 S. 676 d. Ztg. genannten Bahnen noch beigetreten: die Main-Neckarbahn, Farge-Vegesacker, Hoyaer, Neuhaldensleber, Warstein-Lippstadter und Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn (letztere mit Kilometerzuschlägen), sowie die Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn bezüglich der auf Deutschem Gebiete belegenen Stationen.

Tarifkommission.

Am 23. d. Mts. findet in Freiburg i. B. eine Sitzung der Eisenbahn-Tarifkommission und der Verkehrsinteressenten statt, auf deren Tagesordnung die Ermässigung der Stückgutfrachten und die äussere Anordnung des Gütertarifs steht. Ausserdem kommt zur Sprache die Tarifirung verschiedener Artikel: Spiritus und Sprit in Kesselwagen, Samen und Sämereien, Farinen, Felle und Häute, Malzkaffee, Haferhülsenmehl, Schlempe, Holzwaaren (gebeizt usw.), Gurken, Erdnussschaalen und Kleien, Wollmar'sches Desinfektionsmittel, Petroleumrückstände, Bromophtarin, unbearbeitetes Dauben- und Fassholz, Fluss- und Brunnenwasser.

Preussische Staatsbahnen:

Fahrpreis-Ermässigung.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat durch Erlass vom 22. d. Mts. bestimmt, dass alle auf milden Stiftungen beruhende Krankenanstalten, gleichviel ob sie mit Korporationsrechten ausgestattet sind oder nicht, den öffentlichen Anstalten im Sinne des Erlasses vom 7. März d. J., betreffend Fahrpreis-Ermässigung bei Reisen mittelloser Kranker nach und von öffentlichen Heilanstalten, gleichzustellen sind, sofern sie jedem Kranken Aufnahme gewähren und die zu erhebenden Pflegegelder im allgemeinen nur zur Deckung der Selbstkosten bestimmt sind.

Familien-Zeitkarten.

Die Bestimmungen über Familien-Zeitkarten auf den Preussischen Staatsbahnen haben kürzlich einige Abänderungen erfahren. Für Mitglieder und Angehörige eines und desselben Hausstandes werden Familien-Zeitkarten auf die Dauer von einem bis zu 12 Monaten zur Fahrt in I., II. oder III. Wagenklasse unter folgenden besonderen Bedingungen ausgegeben: a) Familien-Zeitkarten bestehen aus einer Stammkarte und so vielen Nebenkarten, als ausser dem Inhaber der Stammkarte Mitglieder und Angehörige eines und desselben Hausstandes betheiligt sind. Die Zugehörigkeit zu einem und demselben Hausstande ist bei der Bestellung durch eine ortspolizeiliche Bescheinigung nachzuweisen. Von der Forderung dieser Bescheinigung wird abgesehen, wenn die Familienverhältnisse des Inhabers der Stammkarte dem Stationsvorstande genau bekannt sind oder andere amtliche Bescheinigungen vorliegen. b) Stammkarte und Nebenkarten können für verschiedene, von derselben Station ausgehende Strecken (auch entgegengesetzter Richtung) ausgegeben werden. c) Nebenkarten können sowohl für eine höhere, als für eine niedrigere Wagenklasse als die der Stammkarte ausgefertigt werden. d) Die Gültigkeitsdauer der Karten kann eine verschiedene sein. e) Als Stammkarte wird die auf den höchsten Betrag lautende ausgefertigt. Bei Gleichheit der Preise für die einzelnen Karten ist der Wunsch des Bestellers für die Ausfertigung der Stammkarte maassgebend. f) Für die Stammkarte wird der volle, für eine Nebenkarte der halbe tarifmässige Zeitkartenpreis, unter Zugrundelegung der in den Tarifen enthaltenen Entfernungen, berechnet. g) Verlängerung der Nebenkarten ist nur im Falle längerer Geltungsdauer der Stammkarte innerhalb und bis zum Ablauf der Geltungsdauer zulässig. Stammkarten von mindestens dreimonatlicher Dauer, welche eine Zeitlang ausser Benutzung bleiben, können auf Antrag kostenfrei verlängert werden, wenn dieselben während der Zeit der Nichtbenutzung bei demjenigen Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte, von welchem sie ausgefertigt worden, hinterlegt werden. h) Eine für einen bestimmten Dienstboten ausgestellte Karte kann ohne Rücksicht auf die Zeitdauer, für welche sie gelöst ist, auf einen anderen Dienstboten gegen Zahlung einer Ausfertigungsgebühr von 50 ₰ umgeschrieben werden, so oft ein Wechsel eintritt. i) Zur Sicherung für die rechtzeitige Rückgabe der Zeitkarte nach Ablauf der Gültigkeitsdauer, sowie zur Sicherung gegen etwaigen Missbrauch sind für die Stammkarte 10 ℳ und für jede Nebenkarte 5 ℳ zu hinterlegen.

Berliner Fernverkehr.

Ueber die allmählich bevorstehende Zurückverlegung des gesammten Berliner Fernverkehrs von der Stadtbahn nach den Einzelbahnhöfen schreibt der „Actionär“: „Für die Entlastung der Berliner Stadtbahn vom Fernverkehr ist ein neuer grosser Schritt geschehen. Nachdem die Fernzüge der Berlin-Hamburger Route bereits von der Stadtbahn entfernt worden sind, hören wir jetzt, dass vom 1. Oktober an auch die Fernzüge der Potsdamer Bahn von der Stadtbahn verschwinden und dass diese Züge in Zukunft wieder ab bezw. bis Potsdamer Bahnhof verkehren. Selbstverständlich bleibt die Möglichkeit bestehen, diese Fernzüge in Potsdam bezw. in Spandau mit den Vorortzügen zu erreichen, die über die Stadtbahn verkehren. Doch ist das Verhältniss nun umgekehrt. Die Züge der Stadtbahn waren bisher die Hauptzüge und jene Passagiere, welche vom Potsdamer bezw. Lehrter Bahnhof abfuhren, mussten in Potsdam bezw. Spandau umsteigen. In Zukunft sind es die Passagiere der Stadtbahn, welche zum Umsteigen genöthigt sein werden. Das wird eine Umwälzung in der Wahl der Abfahrtsbahnhöfe hervorrufen: die angestammten Berliner Endbahnhöfe werden in ihre alten Rechte wieder eingesetzt. Es ist möglich, dass die Fremden diese Umgestaltung nicht gern sehen werden, die Berliner selbst, namentlich diejenigen, welche in den wohlhabenderen und reiselustigeren Stadtgegenden W. und SW. wohnen, dürften mit Vergnügen zu dem Lehrter und namentlich zu dem so sehr bequem gelegenen Potsdamer Bahnhof zurückkehren. Unangenehm wird die Sache allerdings für jene grosse Hotelindustrie werden, die sich in der Nähe des sogenannten Centralbahnhofes Friedrichstrasse angesiedelt hat; ein Theil ihrer Rentabilitätsrechnung scheint geschwunden. Die Idee, auf der Stadtbahn mit ihren verschiedenen Hauptbahnhöfen den Fernverkehr Berlins zu vereinen, ist endgültig aufgegeben, da die Ansprüche des Berliner Stadt- und Vorortverkehrs infolge der enormen Zunahme der Bevölkerung, Dank auch des Bestehens der Stadt- und Ringbahn, so enorm geworden sind, dass ihnen nur noch genügt werden kann, wenn die Stadtbahn möglichst dem lokalen Verkehr vorbehalten bleibt. Ihr ist freilich noch der Fernverkehr der Berlin-Lehrter, der Niederschlesisch-Märkischen, der Ost-, der Görlitzer und der Berlin-Wetzlarer Bahn verblieben, doch dürften auch dessen Tage gezählt sein. Wir glauben, das sagen zu können, ohne darüber allerdings im Augenblick bestimmte Nachrichten zu besitzen. Das Ideal eines Central-Personenbahnhofes für Berlin verflüchtigt sich einmal leider mit dem Anwachsen der Berliner Bevölkerung immer mehr. Nur der Fernverkehr der Berlin-Wetzlarer Bahn, die keinen eigenen Bahnhof in Berlin besitzt, scheint von der Stadtbahn untrennbar zu sein.“

Versuchsweise Einführung eines anderweiten Güterabfertigungs-Verfahrens.

Am 1. d. Mts. ist ein anderweites Güterabfertigungs-Verfahren im Bezirk des Eisenbahn-Betriebsamts Görlitz (Direktionsbezirk Berlin) für den Verkehr der Stationen dieses Bezirks unter einander und mit den übrigen Stationen des Direktionsbezirks Berlin zur Einführung gelangt.

Zu jeder Sendung werden zwei Ladekarten ausgefertigt, deren eine das Gut bis zur Bestimmungsstation begleitet. Die Ladekarten für Frachtgut sind auf weissem, diejenigen für Eilgut auf rothem Papier gedruckt. Dieselben tragen für Wagenladungen die Ziffer I, für Frachtstückgut die Ziffer II und für Eilgut die Ziffer III und ausserdem die Serienbezeichnung A, B, C usw. sowie die laufende Nummer. Die Ladekarten für dieselbe Empfangsstation werden mit einem Streifbande umgeben, auf welchem die Zahl der darin enthaltenen Ladekarten unter Angabe der Plomben vermerkt ist.

Die gleiche Bezeichnung wie die Ladekarte trägt die Frachtkarte und der Frachtbrief, sowie die Bezettelung der Stückgüter bezw. bei Wagenladungsgütern der Wagen. Die bisherige Nummerirung der Frachtkarten fällt fort.

Bei fehlendem Gute ist auf der Ladekarte der Vermerk zu machen: „mit Zug Nr. . . . nicht eingegangen“ und nach

den gegebenen Bestimmungen zu verfahren. Auch auf dem Streifbande ist das Fehlen der Sendung zu vermerken.

Die Frachtkarten mit den zugehörigen Frachtbriefen werden dem Gute vorausgeschickt, sind jedoch erst nach Eingang desselben von der Empfangsstation abzustempeln.

Eröffnungen und Erweiterungen der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Bromberg. Am 10. d. Mts. ist die bisher nur zur Abfertigung von Wagenladungsgütern befugte Haltestelle Sehlen auch für den Stückgut- und Eilstückgutverkehr eröffnet worden.

Direktionsbezirk Elberfeld. Am 15. d. Mts. ist die bisher nur für den Personen-, Gepäck- und Privatdepeschenverkehr sowie für den Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtete Station Warburg-Altstadt auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet worden.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn: 50jähriges Jubiläum.

Am 10. d. Mts. waren 50 Jahre vergangen, seitdem die erste Linie der Berlin-Anhaltischen Bahn, die von Berlin nach Cöthen, in ihrer vollen Länge eröffnet worden. Es wurde die Theilstrecke Cöthen-Dessau am 1. September 1840, am 1. Juli 1841 Berlin-Jüterbog dem öffentlichen Verkehr übergeben und am 10. September 1841 die gesammte Bahn.

Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn.

Die Ausgabe von 600 000 ℳ auf den Inhaber lautender 4 % Prioritätsobligationen wird nunmehr angekündigt. Die Obligationen geniessen das unbedingte Vorzugsrecht an das gesammte Vermögen der Gesellschaft, namentlich auch vor allen Inhabern der Stammaktien Litt. B und der bevorzugten Aktien Litt. A.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Die bevorzugte Stellung der ehemaligen Prioritäts-Stammaktien hat satzungsgemäss Ende 1890 aufgehört. Seitdem sind die ehemaligen 1 200 000 ℳ Prioritäts-Stammaktien den ausgegebenen 2 200 000 ℳ Aktien gleich; das Aktienkapital besteht somit aus 3 400 000 ℳ Aktien à 600 ℳ und 1 000 ℳ.

Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn.

Nach dem Bericht für das Betriebsjahr 1890/91 ist der erzielte Reingewinn hinter demjenigen des Vorjahres zurückgeblieben, trotzdem die Roheinnahme gegen das Vorjahr eine Steigerung erfahren hat. Der Grund liegt zum Theil daran, dass einerseits die laufenden Ausgaben erheblich gestiegen sind, andererseits aber eine weitere Rücklage für Bahnverbesserungen hat gemacht werden müssen. Hierzu kommen noch Abschreibungen. Nach der satzungsgemässen Ausstattung des Erneuerungsfonds sowie der Reserve- und Bilanzfonds mit insgesammt 16 161 ℳ stellt sich das finanzielle Ergebniss des Betriebsjahres 1890/91 wie folgt: Von den der Gesellschaftskasse zugeflossenen 45 % der Betriebseinnahmen in Höhe von 75 114 ℳ waren zunächst die direkten Ausgaben der Gesellschaft als Zinsen, Pacht, Schuldentilgung und die sonstigen Kosten der allgemeinen Verwaltung zu bestreiten, welche 14 526 ℳ betragen haben. Von den nach Zurückstellung von 36 426 ℳ für Bahnverbesserungen, zweite Rente, Abschreibungen usw. zur Verfügung verbleibenden 16 161 ℳ sollen dem Erneuerungsfonds 14 153 ℳ zugeführt werden.

Neuhaldenslebener Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht für das Betriebsjahr 1890/91 wurden im Personenverkehr 45 560 ℳ und im Güterverkehr 171 443 ℳ vereinnahmt. Die Gesammteinnahmen betrugen einschl. des Vortrages aus dem Vorjahre 232 269 ℳ, denen an Betriebsausgaben 158 760 ℳ gegenüberstehen; mithin verbleiben 73 509 ℳ und nach Abzug der Rücklagen 68 269 ℳ. Um den Dienst der Anleihe und die anderen Ausgaben zu decken, auch 4,5 % Dividende auf 1 175 000 ℳ Aktien Litt. A. zu zahlen, musste der Betriebsunternehmer 13 616 ℳ zulegen.

Die Oldenburgischen Eisenbahnen im Jahre 1890.

Das Netz der Oldenburgischen Staatseisenbahnen hat im Jahre 1890 durch die am 1. Juli 1890 erfolgte Eröffnung der Strecke Carolinensiel-Haste einen Zuwachs um 2 km erfahren und umfasste am Schlusse des Berichtsjahres 422,51 km. Nach Abrechnung der zum Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.) gehörenden, 4,16 km langen Strecke Landesgrenze bei Jever bis Wittmund, auf welcher von der Oldenburgischen Staatseisenbahn-Verwaltung der Fahrdienst gegen eine nach Zugkilometern zu berechnende Entschädigung wahrgenommen wird und der 7,0 km langen Schmalspurbahn Ocholt-Westerstede, welche Eigenthum der gleichnamigen Eisenbahngesellschaft ist, verbleiben 411,35 km Betriebslänge gegen 409,35 km im Vorjahre. Im Personenverkehre wurden zusammen 3 030 643 Reisende (gegen 2 789 453 Reisende im Jahre 1889) auf 70 212 906 (61 040 242) Personenkm befördert; hiervon entfallen 3 953 (3 348) Personen mit 254 637 (215 172) Personenkm auf die I., 292 822 (247 954) Personen mit 11 636 686 (9 355 203) Personenkm auf die II., 2 146 836 (1 963 520) Personen mit 52 274 860 (45 879 338) Personenkm auf die III. und 11 165 (6 964) Personen mit 177 088 (135 314) Personenkm auf die IV. Wagenklasse; ausserdem 84 013 (78 459) Militärpersonen mit 4 616 345 (4 207 625) Personenkm, 484 478 (482 000) Werftarbeiter mit 799 389 (795 300) Personenkm und 7 376 (7 208) Viehbegleiter mit 453 901 (452 290) Personenkm. Durchschnittlich wurden auf das Kilometer Betriebslänge 7 395 (6 814) Personen befördert. Die durchschnittliche Anzahl der auf das Kilometer Betriebslänge zurückgelegten Personenkilometer betrug 171 314 (149 115). Die Einnahmen aus dem Personenverkehre betrugen 2 127 029 (1 924 238) ℳ und zwar aus der I. Wagenklasse 16 850 (14 333) Mark, aus der II. Wagenklasse 492 186 (430 582) ℳ, aus der III. Wagenklasse 1 522 715 (1 395 732) ℳ und aus der IV. Wagenklasse 4 641 (3 510) ℳ, für die Beförderung von Militärpersonen 75 253 (64 724) ℳ, der Werftarbeiter 6 266 (6 272) ℳ und der Viehbegleiter 9 118 (9 085) ℳ bezw. für das Kilometer Betriebslänge 5 190 (4 701) ℳ. An Gepäck wurden 1 065 t frachtfrei und 4 018 (3 898) t gegen Frachtberechnung befördert, woraus sich eine Einnahme von 77 634 (75 035) ℳ ergab, was einer Durchschnittseinnahme von 189 (183) ℳ für das Kilometer entspricht. Ferner wurden für die Beförderung von Sonderzügen, Salonwagen usw. 16 660 (10 911) ℳ und für beförderte Fahrzeuge und Leichen 4 740 (4 243) ℳ vereinnahmt.

Der Viehverkehr erbrachte bei einer Beförderung von 292 319 (214 105) Stück Vieh jeglicher Art eine Einnahme von 302 719 (267 366) ℳ oder auf das Kilometer Betriebslänge von 740 (653) ℳ.

Die Einnahmen aus dem Güterverkehre einschl. der Nebengebühren betrugen insgesammt 2 830 117 (2 813 940) ℳ oder auf das Kilometer Betriebslänge 6 914 (6 874) ℳ. Hiervon entfallen auf die Beförderung von 6 435 (6 297) t Eilgut mit 412 421 (408 905) tkm 106 943 (106 923) ℳ, 86 444 (84 030) t Stückgut mit 6 157 869 (4 895 221) tkm 623 632 (603 794) ℳ, 2 900 (2 526) t Militärgut mit 217 549 (210 081) tkm 12 140 (12 589) ℳ, 34 470 (31 957) t Wagenladungsgut mit 2 281 293 (2 241 646) tkm 165 218 (159 954) ℳ, 866 320 (887 821) t Güter der Spezial- und Ausnahmetarife mit 54 369 667 (55 273 690) tkm 1 858 185 (1 855 742) ℳ.

Für Postgüter wurden 10 209 (10 398) ℳ oder auf das Kilometer Betriebslänge 25 (25) ℳ und aus sonstigen Quellen 210 625 (221 902) ℳ oder auf das Kilometer Betriebslänge 514 (542) ℳ erhoben.

Die Gesammteinnahmen ergaben 5 576 419 (5 325 131) ℳ oder auf das Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge 13 606 (13 009) ℳ. Dagegen betrugen die Betriebskosten 3 617 675 (3 314 127) ℳ oder auf das Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge 8 827 (8 096) ℳ bezw. im Verhältniss zur Einnahme 64,87 (62,24) %.

Der Betriebsüberschuss bezifferte sich auf 1 958 744 (2 011 004) ℳ bezw. für das Kilometer Betriebslänge 4 779 (4 913) ℳ und im Verhältniss zum Anlagekapital 4,44 (4,56) %, wovon 1 152 000 ℳ (wie im Vorjahre) = 4,10 % des rein Oldenburgischen Anlagekapitals an die Oldenburgische Landeskasse abgeführt wurden.

Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn.

Der Aufsichtsrath hat beschlossen, der auf den 19. d. Mts. einberufenen Generalversammlung für die Aktien und Stamm-Prioritätsaktien wie im Vorjahre eine Dividende von je 5 % vorzuschlagen.

Leipziger Tramway-Company, Limited.

In der am 31. August d. J. in London abgehaltenen Generalversammlung wurde der Jahresbericht vorgelegt, nach welchem die Einnahmen der Gesellschaft sich auf 93 657 £ (im Vorjahre 86 148 £) und die Ausgaben auf 74 410 (63 683) £ belaufen. Nach Bestreitung der Anleihezinsen, Tilgungen usw. ergibt sich ein Reingewinn von 5 548 £, aus welchem für die 6 Monate des Geschäftsjahres 3 % Dividende vertheilt werden, so dass sich das Jahresergebniss einschl. der bereits im März gezahlten 3 % auf 6 % pCt. beläuft. Die Auszahlung der Dividende erfordert 4 500 £, so dass noch 1 048 £ auf neue Rechnung vorgetragen werden können.

Hamburg-Altonaer Pferdebahn.

Die gegenwärtig mit einem Aktienkapital von 800 000 ℳ arbeitende Gesellschaft schlägt der auf den 30. d. Mts. einberufenen Generalversammlung vor, durch Ausgabe neuer Aktien oder durch Anleihe weitere Kapitalien aufzunehmen, um die in Verbindung mit der erhaltenen Konzessionsverlängerung abgeschlossenen Verträge ausführen zu können.

Aus Russland.

Stempelung und Plombirung von Eisenbahnmaterial.

In Nr. 17 S. 166 d. Ztg. berichteten wir bereits über eine Verordnung des Ministers der Verkehrsanstalten vom 19. Januar d. J., welche die Bestimmung enthielt, dass Schienen, die in den Werken gewalzt werden, entweder mit dem Anfangsbuchstaben der Bestimmungsbahn, oder aber mit den Buchstaben „S. P. S." zu bezeichnen seien, um die Zugehörigkeit der Schienen feststellen zu können. Diese Maassregel scheint nun nicht vollkommen den erwarteten Erfolg gehabt zu haben, so dass am 16. Mai d. J. eine Verordnung ergangen ist, zu deren Erklärung der Minister einleitend bemerkt: Da die Eisenbahnverwaltungen und ebenso die Beamten der Reichskontrole nicht selten Zweifel darüber verlautbart haben, ob die den Bahnen zugefertigten Schienen und Zubehör auch wirklich vom Fabrikinspektor besichtigt, probirt und abgenommen sind, so wird zur Vermeidung solcher und ähnlicher Missverständnisse bestimmt: Alle unter Aufsicht der Fabrikinspektion angefertigten Gegenstände sind entweder mit einem Stempel oder mit einer Plombe zu versehen und zwar haben einen Stempel zu erhalten Schienen, Achsen, Bandagen, Räder, Zugstangen, Eisen, Stahl und Kupfer verschiedener Form, dagegen wird eine Plombe angehängt Lokomotivcylindern, einigen gusseisernen Fabrikaten und Gegenständen aus Hartgussstahl, oder solchen Gegenständen, welche verpackt befördert werden, wie Bolzen und Nägel, oder zu Packen zusammengebunden werden, wie Unterlagsplatten und Laschen. Die Apparate zum Stempeln der Gegenstände selbst, als auch der Plomben werden direkt vom Ministerium den Fabrikinspektoren geliefert und haben diese nicht das Recht die Apparate zu repariren oder durch neue zu ersetzen, vielmehr sind dieselben aufs Strengste für die sichere Aufbewahrung der Apparate verantwortlich gemacht. In den Abnahmeattesten sind die Fabrikinspektoren verpflichtet anzugeben, wie die Gegenstände markirt sind.

Kursk-Kiew: Woronesh-Kursk konzessionirt.

Mittelst Allerhöchsten Befehles vom 3. Juni d. J. ist der Kursk-Kiewer Eisenbahngesellschaft gestattet worden, eine Bahn von Woronesh nach Kursk zu erbauen, sowie ferner auf der Stammbahn Kursk-Kiew ein zweites Geleise zu legen. Die Gesellschaft erhält den Namen Kursk-Woronesh Eisenbahngesellschaft und ist verpflichtet, ausschliesslich Russisches Material zum Bau der Bahn und des rollenden Inventars zu verwenden. Das zum Bau der Strecke Kursk-Woronesh sowie für das Legen des zweiten Geleises erforderliche Obligationenkapital ist von der Gesellschaft durch Emission von Obligationen selbst zu beschaffen, für welche jedoch der Finanzminister die Emissionsbedingungen bestimmen wird. Diese Obligationen werden zunächst durch das gesammte Eigenthum der Gesellschaft und die Betriebseinnahmen sichergestellt. Sollten letztere aber nicht zur Bezahlung der Renten und Tilgung ausreichen, so tritt der Staat mit seiner Garantie ein. Die zu emittirenden Obligationen unterliegen der Kuponsteuer.

Als Gegenleistung für die Garantie usw. erhält der Staat das Recht, die Bahn jederzeit ankaufen zu dürfen und zwar soll der Preis dann in der Weise hergerechnet werden, dass die Reineinnahmen der letzten 7 Jahre zur Grundlage der Rechnung genommen werden, indem zunächst die beiden ungünstigsten Jahre ausgeschieden werden und sodann für die verbleibenden 5 Jahre eine Durchschnittssumme gebildet wird, welche jedoch nicht kleiner sein darf, als die Reineinnahme des letzten der 7 Jahre. Sollte der Auskauf vor Ablauf von 15 Jahren seit Eröffnung der Strecke Kursk-Woronesh vom Staate gewünscht werden, so findet die obige Berechnung nur für die Stammbahn Kursk-Kiew mit Zugrundelegung der Jahre 1884 bis 1890 statt, während für die Strecke Kursk-Woronesh die garantirte Bausumme gezahlt wird.

Kursk-Kiew: schmalspurige Zufuhrbahnen.

Ferner ist ein Allerhöchster Befehl vom 15. Juni d. J. publizirt worden, wonach gleichfalls der Kursk-Kiewer Bahn die Genehmigung ertheilt wird, die nachfolgenden schmalspurigen Zufuhrbahnen zu erbauen:

1. von der Station Koronewo bis zur Stadt Fejülsk und von derselben Station bis zur Stadt Ssudscha;
2. von der Station Konotop über Krolewez zum Dorf Pirogowka, woselbst am linken Ufer der Desna ein Hafen zu errichten und eine Zweigbahn zur Krons-Pulverfabrik in Schostenka zu bauen ist;
3. von der Station Kruti zur Stadt Tschernigow, nebst Hafenanlage am linken Ufer der Desna und von derselben Station über Priluki (Stadt) bis Pirjätina (Stadt).

Die finanzielle und technische Seite der Frage ist für diese Zufuhrbahnen in derselben Weise geregelt worden, wie für die Strecke Kursk-Woronesh. Zur Unterstützung jedoch des Baues solcher Zufuhrbahnen, welchen die Staatsregierung in letzter Zeit möglichst protegirt, ist es der Kursk-Kiewer Bahn gestattet, zum Bau der Bahnen von den angrenzenden Kronsländereien Steine, Grand, Sand, Lehm und Kalk kostenfrei zu nehmen.

Auch in Bezug auf die Tarifirung der zum Transport gelangenden Güter enthält der Allerhöchste Befehl Vergünstigungen und zwar ist der Tarif nicht unwesentlich höher normirt, nämlich:

für Güter der I. Klasse $^1/_6$ Kop. für das Pud und die Werst
„ „ „ II. „ $^1/_9$ „ „ „ „ „ „ „
„ „ „ III. „ $^1/_{12}$ „ „ „ „ „ „ „
für Getreide, Mehl und Grütze in vollen Wagenladungen höchstens $^1/_{24}$ Kop. für das Pud und die Werst, ferner für Roheisen, Salz, Düngungsmittel, Steinkohlen, Naphtharückstände, Erde, Bausteine und Lehm höchstens $^1/_{36}$ Kop. für das Pud und die Werst. Man sieht hieraus, dass die Gesellschaft berechtigt ist, Sätze zu erheben, welche vielfach um 100 % und mehr die sonst in Russland üblichen Tarifnormen übersteigen.

Für die Personenbeförderung sind dagegen dieselben Sätze zu erheben wie auf den übrigen Bahnen.

Schuisko-Iwanowa: Konzession.

Der Schuisko-Iwanowaer Eisenbahngesellschaft ist am 31. Mai d. J. Allerhöchst die Konzession zum Bau einer Zufuhrbahn in einer Länge von 18 Werst zur Verbindung der Station Jermolino mit dem 18 Werst weiter gelegenen Dorfe Ssereda-Upina ertheilt worden.

Vergünstigungen für Aerzte.

Eine Verfügung des Ministers der Verkehrsanstalten vom 12. Juli d. J. ordnet an, dass alle die Vergünstigungen in Bezug auf das Benutzen der Güter- und Dienstzüge, welche den Aerzten zugestanden sind, auch den weiblichen Aerzten, sofern sie sich im Dienste der Landschaft befinden, zuzugestehen sind.

Staatliche Eisenbahnkontrole.

Ein Kaiserlicher Befehl vom 3. Juni 1891 ordnet die Umbenennung und Umgestaltung der gegenwärtig bei der Reichskontrole bestehenden Abtheilung an, deren Aufgabe es war, die gesammte Rechnungslegung der Eisenbahnen Russlands, und zwar sowohl der Staats- als auch der Privatbahnen, soweit letztere überhaupt der sogenannten effektiven Kontrole unterstellt worden sind, zu kontroliren und namentlich auch die Jahresrechenschaftsberichte zu revidiren. Hinkünftig wird diese Abtheilung in ein Departement nicht nur umbenannt, sondern demselben wird auch ein wesentlich grösserer Wirkungskreis zugewiesen, indem mit Beginn des Jahres 1892 die nachfolgenden Bahnen unter die Aufsicht des neuen Departements, welches den Namen: Departement scheljesodoroschnoj ottschetnosti führt, gestellt worden sind: Orenburg, Iwangorod-Dombrowo, Orel-Grjäsi, Riga-Dünaburg, Koslow-Woronesh-Rostow, Grjäsi-Zarizyn.

Zur Durchführung dieser sogenannten effektiven Kontrole sind dem Departement eine Anzahl Abtheilungskontroleure zur Seite gestellt, welche den einzelnen Bahnen, die dieser Kontrole unterworfen werden, zukommandirt werden und deren Aufgabe es ist, das Gebahren dieser Verwaltungen in allen Einzelheiten streng zu verfolgen. Vergleicht man diese Maassregeln mit der bisherigen Freiheit, welche die Privatbahnen in der Verwaltung genossen haben, so wird die Beengung, die gegenwärtig durch die Kontrole herbeigeführt wird, als solche überall als eine drückende Bürde empfunden. Noch vor wenig Jahren wurde die Einführung einer effektiven Kontrole als ein Zeichen des Misstrauens der Regierung gegen die ordnungsmässige Geschäftsführung der Bahn angesehen. Heute ist allerdings diese Bitterkeit geschwunden, dafür gilt die Einführung der Kontrole aber für den Anfang einer bevorstehenden Verstaatlichung der kontrolirten Bahn.

Der Roggenexport.

Schon bevor das Ausfuhrverbot auf Roggen am 28. Juli 1891 a. St. publizirt wurde, rüsteten sich die Bahnen Russlands in aller Eile zur Bewältigung des zu erwartenden lebhafteren Verkehrs, sodass, als der Allerhöchste Erlass bekannt geworden war, die erforderlichen Anstalten getroffen waren, um dem voraussichtlichen plötzlichen Anschwellen der Transportmassen gegenüber gehörig gerüstet zu sein. Namentlich mussten die Hafenbahnen und die zur trockenen Grenze führenden Bahnen auf starke Zufuhren rechnen. Und thatsächlich ist nicht nur das erwartete Ereigniss eingetreten, sondern man kann sagen, es trat mit elementarer Gewalt auf, sodass die Eisenbahnen, die zu verschiedenen Grenzpunkten führten, schier erdrückt wurden und an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt waren.

Wenn sich im Augenblicke auch noch nicht die gesammte Exportoperation der ersten Hälfte des Monats August übersehen lässt, weil die zahlenmässigen Ausweise nur für wenige Punkte vorliegen, so kann doch schon heute ausgesprochen werden,

dass das bis zum 15. August a. St. exportirte Roggenquantum kaum hinter dem gesammten exportirten Quantum früherer Jahre zurückstehen wird.

Auskünfte liegen fürs erste vor über den Export von Petersburg, Riga, Libau, Wirballen und Grajewo, danach wurden über jene Häfen von 1.—15. August a. St. exportirt: über Petersburg 1 550 000 Pud, über Riga 2 396 000 Pud, über Libau 2 286 000 Pud, über Wirballen 493 490 Pud, über Grajewo 1 509 750 Pud Roggen, d. h. in der kurzen Zeit und nur über die vorgenannten wenigen Punkte gelangten 8 235 240 Pud Roggen zur Ausfuhr. Dazu kommt noch Roggenmehl und Kleie, sodass sich hiernach leicht beurtheilen lässt, ein wie reges Leben und Treiben auf den Bahnen und an den Hafenplätzen geherrscht haben muss. Wir behalten uns vor, auf diesen Gegenstand noch einmal zurückzukommen, sobald weitere Zahlenausweise vorliegen werden.

Aus Frankreich.

Die Ausführung des de Freycinet'schen Entwurfs.

Ueber diesen Gegenstand hat sich der Minister der öffentlichen Arbeiten, Yves Guyot, bei Gelegenheit der Eröffnungsfeier der Strecke Cahors-Brive folgendermaassen ausgesprochen: Am 1. Januar 1891 waren von den gemäss des Entwurfs de Freycinet's konzessionirten Eisenbahnen noch ungefähr 3 400 km zu bauen; im Verein mit der Orléansgesellschaft hat der Minister anstatt der ursprünglich nur vorgesehenen 400 km deren 730 hinzugefügt. Als er im Februar 1889 ins Ministerium eintrat, hat er den in den Vorjahren eingestellten Bau auf den neuen Eisenbahnlinien wieder aufnehmen lassen, und das nicht ohne Mühe durchgeführt; denn gewisse Republikaner erblickten die Weisheit darin, die öffentlichen Arbeiten einzustellen, nicht darin, neue zu unternehmen. Dieser Gedanke wurde mit Kraft und Sachkenntniss von hervorragenden Männern entwickelt, doch sind sie wohl — seiner Meinung nach — davon zurückgekommen. Im letzten Jahre hatte der Minister im Senate nur noch den Senator Buffet zum Gegner; der Minister hat ihn gefragt, ob seine Freunde von der rechten Seite, die den Entwurf im allgemeinen bemängelten, nicht die ersten seien, die seine Ausführung im einzelnen verlangten, und wer von ihnen den Muth hätte, eine Eisenbahnlinie zurückzuweisen, an der die von ihm vertretene Bevölkerung betheiligt sei. Im Jahre 1889 hatte der Minister nur 55 Stimmen für sich, bei dem Voranschlag für 1891 war sogar die Stimmensammlung nicht mehr nothwendig.

Der Minister hatte damals als Grundsatz die Vollendung von 500 km jährlich und die Inangriffnahme von 500 km neuer Linien aufgestellt, so dass abgesehen von den Lokal- und Strassenbahnen stets an 2 000 km gearbeitet wurde; zugleich aber beschäftigte er sich damit, Mittel zu suchen und zu finden, um schneller zum Ziele zu gelangen. Der Minister hatte sich geweigert, eine Verpflichtung zur schmalspurigen Vollendung des Netzes zu übernehmen, weil die Eisenbahn wie andere Strassen ein Werkzeug sein sollte, das zu den zu befriedigenden Bedürfnissen im Verhältniss stehen muss; aber er liess prüfen, ob es kein Mittel gebe, gewisse vollspurige Eisenbahnlinien sparsamer als bisher auszuführen. Eine Reihe von Versuchen haben die überzeugendsten Ergebnisse geliefert; man kann die Steigungen stärker wählen, man kann Lokomotiven in Krümmungen übergehen lassen, die man früher nicht zu befahren gewagt hätte.*) Alle Vorarbeiten für Neubaulinien sind in diesem Sinne umgearbeitet worden, so dass in den Haushalt für 1892 statt 159 nur 125 Millionen an Baukosten für Eisenbahnen eingestellt zu werden brauchten und dass trotzdem statt 500 sogar 830 km in Aussicht genommen werden konnten. Im Laufe des Jahres 1891 werden 692 km dem Betriebe übergeben werden. Die Republik ist also mit ihrem Entwurf öffentlicher Arbeiten nicht zum Bankbruch geführt, sondern arbeitet mit Eifer und Beharrlichkeit an seiner Verwirklichung. Noch im letzten Jahre dachten selbst gewisse hoffnungsfreudige Männer nicht daran, dass der Entwurf de Freycinet's vor 1905 vollendet sein könne und heute kann der Minister selbst bei vorsichtigster Prüfung der Lage einen Trinkspruch auf die vollständige Durchführung des Entwurfs im Jahre 1900 ausbringen.

*) Vergl. „Lokomotivversuche“ in Nr. 62 S. 611 d. Ztg. Am 26. Juni d. J. sind auf der Strecke Draguignan-Grasse der Südfrankreich-Eisenbahn neuerdings Versuche 1. mit Tenderlokomotiven der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, 2. mit einer Maschine der Serie 2 000 derselben Verwaltung, 3. mit einer Ricourmaschine der Staatsbahn und 4. mit einer viercylindrigen Mallet-Verbundmaschine angestellt worden. Diese Versuche haben ergeben, dass die Lokomotiven in Krümmungen von 100 m Halbmesser anstandslos verkehrten und auf Steigungen von 30 mm Züge von 100—110 t zu ziehen vermochten.

Die Ergänzung der Lokomotivführer und Heizer.

Nach Artikel 74 der Verordnung vom 15. November 1846 darf niemand als Lokomotivführer (mécanicien conducteur de train) verwendet werden, der nicht ein Befähigungszeugniss, das nach der vom Minister der öffentlichen Arbeiten vorgeschriebenen Form ausgestellt ist, beibringen kann; demzufolge schreibt sich der genannte Minister das Recht zu, die Bedingungen für die Ergänzung der Lokomotivführer und Heizer zu regeln. Da eine gute Wahl dieser Beamten eine der Hauptbürgschaften für die Betriebssicherheit ist, hat sich die Staatsverwaltung schon lange damit beschäftigt, für die Ergänzung dieser Beamten auf den verschiedenen Netzen gleichmässige Regeln aufzustellen. Im Jahre 1857 wurde ein Ausschuss eingesetzt, um die Mittel, welche die Regelmässigkeit und Sicherheit des Eisenbahnbetriebes verbürgen, zu prüfen; dieser Ausschuss legte den Eisenbahngesellschaften einen Fragebogen vor, der u. a. die Frage enthielt: „Wie werden die Lokomotivführer ernannt? Welche Bedingungen stellt man bei ihrer Annahme?“ Indessen weder der Ausschuss von 1857 noch später eingesetzte ähnliche Ausschüsse schlugen dem Minister vor, von der ihm durch die Verordnung von 1846 ertheilten Befugniss Gebrauch zu machen.

Vor Aufstellung von gleichmässigen Regeln für die Ergänzung der Lokomotivführer und Heizer erschien es rathsamer, die Signalsprache, der diese Beamten zu gehorchen haben, einheitlich zu gestalten; nachdem aber durch Ministerialerlass vom 15. November 1885 die „Ordnung der zwischen den Zugbeamten und den Strecken- oder Bahnhofsbeamten ausgetauschten Signale“ (Code des signaux échangés entre les agents des trains et les agents de la voie ou des gares) für alle Netze verbindlich gemacht ist, hat sie bereits ihren Nutzen erwiesen und die Befürchtungen gewisser Ingenieure entkräftet. Es erscheint also möglich, auf dem Wege der gleichförmigen Gestaltung der Sicherheitsbürgschaften einen Schritt vorwärts zu thun und gemeinsame Regeln für die Ergänzung der Lokomotivführer und Heizer aufzustellen; denn die von Zügen verschiedener Netze befahrenen Gemeinschaftsstrecken werden immer zahlreicher und besonders in Fällen grosser Truppenzusammenziehungen kann es vorkommen, dass eine bedeutende Anzahl Lokomotivführer und Heizer mit ihren Maschinen von einem Netze nach einem anderen berufen wird. Ueberdies haben die Reisenden auf allen Eisenbahnlinien, welchem Netze sie auch angehören mögen, den gleichen Anspruch auf Sicherheit.

Aus diesen Gründen hat sich der Minister der öffentlichen Arbeiten entschlossen, die Bedingungen für die Ergänzung der Lokomotivführer und Heizer auf dem gesammten Französischen Eisenbahnnetz einheilich zu regeln und zu dem Zweck die mit der Staatsaufsicht über den Eisenbahnbetrieb betrauten Generalinspektoren aufgefordert, ihm die bei den einzelnen Netzen gebräuchlichen Regeln bei Ergänzung und Ernennung der Lokomotivführer sowie die bezüglichen Annahmebedingungen mitzutheilen. Zugleich hat der Minister ein Gutachten über etwaige Abänderungen der gegenwärtigen Regeln sowie den Entwurf eines die Ergänzung der Lokomotivführer allgemein regelnden Ministerialerlasses von den Generalinspektoren eingefordert.

Aus Spanien.

Maassregeln zur Verhütung von Raubanfällen in den Eisenbahnzügen.

Nachdem der in Nr. 60 S. 588 d. Ztg. erwähnte Gesetzentwurf angenommen worden, ist durch Erlass bestimmt worden, dass die einzelnen Wagenabtheilungen durch Guckfenster miteinander verbunden und dass jeder Wagen mit einer elektrischen Klingel zur Benachrichtigung der Zugbeamten versehen werden muss. Die Wagen I. und II. Klasse sollen einen Längsgang erhalten; Reisenden, die den Preis für eine ganze Abtheilung bezahlen, soll der Schlüssel ausgehändigt werden, damit sie sich nach Belieben einschliessen können. Schliesslich sind die Gesellschaften aufgefordert worden, eine Verbindung zwischen allen Wagen herzustellen und die Fahrkartenprüfung Nachts während der Fahrt abzustellen.

Ertheilung, Verlängerung und Uebertragung von Konzessionen.

A. Konzessionen sind ertheilt worden:

1. für die ohne Staatsbeihilfe zu bauende Linie Deva-Elgoibar (anschliessend an die im Betriebe befindliche Linie Malzaga-Elgoibar und an die konzessionirte Linie San-Sebastian-Deva) an Manuel Marti (bereits am 14. März 1890 ist die Linie Deva-Elgoibar an G. Pozzi konzessionirt, die ältere Konzession scheint also verfallen zu sein);

2. für die wirthschaftliche Eisenbahn Peñarroja-Fuente-del-Arco (anschliessend in Peñarroja an die Linie Almorchon-Belmez der Eisenbahn Madrid-Saragossa-Alicante) an die Bergwerks- und Hüttengesellschaft von Peñarroja;

3. für eine Bahn von Arcos de la Frontera nach der Linie Sevilla-Jerez der Andalusischen Eisenbahn an die Gemeinde Arcos de la Frontera;

4. für eine mit Meterspur zu bauende Bahn Cerain-Beasain (Anschluss in der zwischen Tolosa und Zumarraga gelegenen Station Beasain der Nordbahnlinie Irun-Madrid) an Don Archez Davison Lanunin;

5. für eine mit Meterspur zu bauende Bahn von Liria (Anschluss an die Eisenbahn Valencia-Liria) über Losa del Obispo nach Chelva an Don Juan de la Torre de Diego;

6. für eine Zahnradbahn San-Gervasio-de-Cassolas-Tibidabo an die Gesellschaft für Eisenbahnen mit starken Steigungen;

7. für die Linie Arroniz-Lerin an die Eisenbahngesellschaft Estella-Vitoria-Durango, deren Hauptlinie sich im Bau befindet;

8. für eine Abzweigung von der Eisenbahn Villena-Alcoy-Yecla nach der Linie Almansa-Valencia an die erstgenannte Eisenbahngesellschaft;

9. für eine ohne Staatsbeihilfe zu bauende Bahn San-Sebastian-Hernani (Anschluss in San-Sebastian an die Nordbahnlinie Irun-Madrid) an Areizaga.

Diese Konzessionen sind ertheilt worden: Nr. 1 durch Königlichen Erlass vom 13. Juni, Nr. 2—8 durch Erlass vom 16. Juli und Nr. 9 durch Erlass vom 26. Juli d. J.

B. Fristverlängerungen sind bewilligt worden durch Königlichen Erlass vom 16. Juli:

1. für die Theilstrecke Madrid-Navalcarnero der Eisenbahn Madrid-Villa-del-Prado statt der durch Gesetz vom 4. April 1889 gestellten Baufrist bis zum 1. August d. J.,

2. für die Eisenbahngesellschaft Estella-Vitoria-Durango um 3 Jahre,

3. für die Eisenbahngesellschaft Villena-Alcoy-Yecla um $2^1/_2$ Jahre.

C. Die Uebertragung der Konzessionen für die Linien Almansa-Jativa, Jativa-Carcagente-Valencia-Grao de Valencia, Valencia-Tarragona, Carcagente-Gandia, Gandia-Denia und Jativa-Alcoy von der Eisenbahngesellschaft Almansa à Valencia y Tarragona an die in sämmtliche Rechte und Pflichten der bisherigen Konzessionsinhaberin eintretende Nordspanische Eisenbahngesellschaft ist von der Generaldirektion der öffentlichen Arbeiten genehmigt worden.

Aus England.

Die neuen Eisenbahn-Gütertarife.

Nachdem der mit Prüfung und Feststellung der Gesetzentwürfe, betreffend die Eisenbahntarife und Nebengebühren, betraute vereinigte Ausschuss des Ober- und Unterhauses (vergl. Nr. 44 S. 437 d. Ztg.) in fast 50 Sitzungen seine Aufgabe erfüllt hat, haben sowohl das Unter- als auch das Oberhaus die Gesetzentwürfe in der vom Ausschuss festgestellten Fassung unverändert angenommen. Sobald nun die Königliche Genehmigung ertheilt ist, gelten die neuen Tarife als Staatsgesetz.

Ueber das Wesen der neuen Tarife ist zu bemerken, dass das Handelsamt durch die s. Zt. erlassene vorläufige Verordnung einen Staffeltarif mit 5 Staffeln, von denen die fünfte alle Entfernungen über 150 Meilen umfasste, einführte. Die Berechnung erfolgte in der Weise, dass beispielsweise bei Beförderung eines Gutes nach einer in der 3. Staffel gelegenen Station die Fracht für die ganze zurückgelegte Strecke auf Grund des für die 3. Staffel geltenden Einheitssatzes berechnet wurde; hierbei war es nicht ausgeschlossen, dass sich rechnungsmässig für eine längere Strecke eine niedrigere Fracht ergab als für eine kürzere, aber in einer andern Staffel gelegene Station, und es mussten besondere, den Berechnungsgrundsatz durchbrechende Anordnungen getroffen werden, um derartige Unzuträglichkeiten zu vermeiden. Der Ausschuss hat nun einerseits die Zonenzahl von 5 auf 4 beschränkt, von denen die erste 20 Meilen, die zweite die folgenden 30 Meilen, die dritte fernere 50 Meilen und die vierte alle Entfernungen über 100 Meilen umfasst; andererseits hat er eine solche Berechnungsgrundlage eingeführt, dass beispielsweise bei Beförderung eines Gutes auf eine Entfernung von 80 Meilen die Fracht für die ersten 20 Meilen nach dem für die 1. Staffel geltenden Meilensatz, für die folgenden 30 Meilen nach dem für die 2. Staffel geltenden Satz und nur für die letzten 30 Meilen nach dem Meilensatz der 3. Staffel berechnet wird. Hierdurch ist es ausgeschlossen, dass die Fracht für eine längere Strecke jemals niedriger sein kann als für eine kürzere; der einzige Einwand, der hiergegen vom Handelsamt erhoben wurde, bestand darin, dass bei diesem Grundsatz der Tarif Einbusse an Durchsichtigkeit erleide und dass die Versender die zu bezahlende Fracht schwerer berechnen könnten. Es wurde daher auf Vorschlag der Eisenbahngesellschaften bestimmt, dass den Tarifen eine Uebersicht mit der nach den Entfernungen ausgerechneten Fracht beigefügt werde, so dass die Verfrachter, wenn sie Gewicht und Waarenklasse ihres Gutes kennen, leicht die zu bezahlende Fracht finden können. Derselbe Grundsatz ist für Beförderung von Fahrzeugen, lebenden Thieren und leicht verderblichen Waaren anstatt des vom Handelsamt eingeführten Tarifs angenommen worden.

Die Wirkung des neuen Tarifs bei Beförderung einer Tonne Gut, deren Frachtsatz in der 1. Staffel 2, in der 2. 1,75, in der 3. 1,50 und in der 4. Staffel 1,25 d. beträgt, zeigt die folgende Uebersicht, welche zugleich darthut, dass die durchschnittlich für 1 Meile zu zahlende Fracht mit der Entfernung bedeutend abnimmt und bei grossen Entfernungen dem Satze der 4. Stufe nahekommt, weil eben dann die 3 ersten Stufen kaum noch ins Gewicht fallen.

Entfernung Meilen	Frachtsatz für die ganze Strecke	durchschnittlicher Frachtsatz für 1 Meile
20	3 sh. 4 d.	2,00 d.
30	4 „ $9^1/_2$ „	1,91 „
40	6 „ 3 „	1,87 „
50	7 „ $8^1/_2$ „	1,85 „
60	8 „ $11^1/_2$ „	1,79 „
70	10 „ $2^1/_2$ „	1,75 „
80	11 „ $5^1/_2$ „	1,72 „
90	12 „ $8^1/_2$ „	1,69 „
100	13 „ $11^1/_2$ „	1,67 „
110	15 „ —	1,63 „
120	16 „ $^1/_2$ „	1,60 „
200	24 „ $4^1/_2$ „	1,46 „
400	45 „ $2^1/_2$ „	1,36 „

Das Handelsamt hatte ausserdem für die Waarenklassen A und B Frachtsätze vorgeschlagen, die je nach Aufgabe von Sendungen von weniger als 10 t, von Sendungen von 10—250 t und von Sendungen von 250 und mehr Tonnen verschieden waren und dem Aufgeber grösserer Sendungen geringere Frachtsätze einräumten. Dieser Vorschlag ist indessen vom Ausschuss für eine Verletzung des Eisenbahn- und Kanal-Verkehrsgesetzes von 1888 erachtet, weil dadurch die grösseren Gewerbebetriebe zum Schaden der kleineren begünstigt würden, und demgemäss nur ein allgemeiner Tarif ohne Gewichtsgrenze eingeführt worden.

Für die London and North Western Railway Company sind die Frachtsätze für die Waarenklasse A einschl. Kohle auf 95 d. in der 1., 85 d. in der 2., 50 d. in der 3. und 40 d. in der 4. Staffel festgesetzt worden. Die Gesellschaft schätzt den ihr durch diese niedrigeren Tarife erwachsenden Ausfall für Kohle auf 45 399 £, für die anderen Waaren der Klasse A auf 16 000 £, zusammen also auf 61 399 £ für das Jahr.

Die Vorschläge des Handelsamtes für Nebengebühren, welche übrigens die Handeltreibenden gänzlich abgeschafft wissen wollten, sind vom Ausschuss unverändert angenommen worden und sind in der folgenden Uebersicht enthalten. Nachdem sie dadurch fest bestimmt worden, sind sie nunmehr keinem Gutdünken der Gesellschaften mehr unterworfen, sie gelten für alle Gesellschaften und haben auch deren Zustimmung erhalten.

Waarenklasse	Abfertigungsgebühr bei Annahme oder Ausgabe sh.	Beladegebühr sh.	Entladegebühr sh.	Gebühr für bedeckte Wagen sh.	Gebühr für nicht bedeckte Wagen sh.
A	0—3	—	—	—	—
B	0—6	—	—	—	—
C	1—0	0—3	0—3	0—1	0—1
1.	1—6	0—5	0—5	0—$1^1/_2$	0—$1^1/_2$
2.	1—6	0—8	0—8	0—2	0—2
3.	1—6	1—0	1—0	0—2	0—2
4.	1—6	1—4	1—4	0—3	0—3
5.	1—6	1—8	1—8	0—4	0—4

Die Dienstzeit der Eisenbahnbeamten.

Behufs Begutachtung der Frage, eine wie lange Arbeitszeit man täglich von den Eisenbahnbeamten verlangen könne (vergl. auch Nr. 22 S. 214 d. Ztg.), war s. Zt. ein Parlamentsausschuss eingesetzt worden, der unter Vorsitz des Präsidenten des Handelsamtes, Sir Michael Hicks Beach, am 6. März d. J. zusammentrat und seitdem 26 Sitzungen abgehalten, sowie 51 Vernehmungen von Eisenbahngesellschaften oder Eisenbahnbediensteten ausgeführt hat. In dem jetzt erstatteten Bericht wird indessen erklärt, dass es gegenwärtig unmöglich sei, die Untersuchung abzuschliessen und am Vorabend der Vertagung zu einem Beschluss zu gelangen; es sei daher rathsam, während der nächsten Parlamentstagung wieder einen Ausschuss für denselben Gegenstand zu ernennen.

Aus Niederländisch-Indien.

Niederländisch-Indische Eisenbahngesellschaft.

Im Vergleich zu dem Vorjahre können die Betriebsergebnisse des Jahres 1890 sehr befriedigend genannt werden.

Auf der Linie Samarang-Vorstenlanden steigerte sich der Güterverkehr um rund 33 000 t oder etwa 16 %, mit einer Mehreinnahme von rund 290 000 fl. Darin sind etwa 16 000 t für den zur Ausfuhr bestimmten Zucker einbegriffen, für welchen 182 000 fl. mehr vereinnahmt wurden.

Auch der Personenverkehr vermehrte sich und zwar um etwa 50 000 Personen und hatte eine Mehreinnahme von rund 10 000 fl. im Gefolge, welche hauptsächlich aus dem Verkehr in III. Wagenklasse herrührte. Dieser Verkehr, welcher sich in 1889 um 33 000 Personen verminderte, steigerte sich in 1890 um 46 000 Personen. Als ein besonders günstiges Ergebniss ist es zu bezeichnen, dass sich nicht nur die Gesammteinnahmen der Linie Samarang-Vorstenlanden in 1890 um 323 288 fl. vermehrten, sondern auch die Ausgaben um 36 960 fl. gegen das Jahr 1889 zurückgingen.

Der Güterverkehr auf der Linie Batavia-Buitenzorg, welcher in 1888 ungefähr 54 000 t und in 1889 72 000 t betrug, vermehrte sich im Berichtsjahre bis auf rund 92 000 t, obwohl infolge der ungünstigen Ernte 5 600 t Kaffee weniger befördert wurden. Auch der Personenverkehr steigerte sich und zwar um etwa 14 000 Personen mit einer Mehreinnahme von 6 500 fl. Die Gesammteinnahmen der Linie Batavia-Buitenzorg betrugen 58 678 fl. und die Ausgaben 18 523 fl. mehr als in 1889.

Den Aktionären konnte eine Dividende von 7,75 % gewährt werden, während an den Staat zur Verminderung des von demselben geleisteten Vorschusses 167 834 fl. gezahlt und zur Schuldtilgung 640 281 fl. verwendet wurden.

Das Aktienkapital betrug Ende 1890 für die 205 km lange Linie Samarang-Vorstenlanden 7 450 000 fl und für die 56 km lange Linie Batavia-Buitenzorg 4 000 000 fl., während die Anlagekosten für die erstgenannte Linie 19 785 695 fl., für die Linie Batavia-Buitenzorg 3 731 029 fl. erforderten.

Auf der Linie Samarang-Vorstenlanden wurden n 1890 befördert 1 017 882 (968 259*) Personen, 591,4 (582,6) t Gepäck, 279 (290) t Expressgüter, 270 159 (264 390) t Eil- und Frachtgüter, 185 (184) Equipagen, 1 383 (1 339) Pferde und 2 276 (2 825) Stück Vieh. Die Einnahmen auf dieser Linie betrugen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 508 146 (497 784) fl., aus dem Güter- und Viehverkehr 1 764 483 (1 473 517) fl., aus sonstigen Quellen 117 591 (95 631) fl., überhaupt 2 390 221 (2 066 932) fl. = 11 660 (10 083) fl. für das Kilometer Betriebslänge und 4,46 (3,91) fl. für das Zugkilometer.

Die Ausgaben erforderten für die allgemeine Verwaltung 201 558 (178 969) fl., für den Bahndienst 238 830 (298 504) fl., für den Maschinendienst 296 945 (301 656) fl. und für den Betriebsdienst 177 705 (172 870) fl., überhaupt 915 038 (951 998) fl. = 4 464 (4 644) fl. für das Kilometer Bahnlänge und 1,70 (1,81) fl. für das Zugkilometer oder = 38,3 (46,1) % der Einnahmen. Von dem Reinertrage dieser Linie in Höhe von 1 475 182 fl. wurden 371 826 fl. für die Reserve-, Erneuerungs- und Tilgungsfonds bestimmt, während 765 000 fl. an den Staat überwiesen und 736 001 fl. auf die Gewinn- und Verlustrechnung gesetzt wurden.

Die Betriebsergebnisse der Linie Batavia-Buitenzorg gestalteten sich folgendermaassen: Befördert wurden 799 392 (784 860) Personen, 197,6 (198) t Gepäck, 374 (366) t Expressgüter, 100 914 (80 126) t Eil- und Frachtgüter, 218 (287) Equipagen, 1 185 (987) Pferde und 1 954 (2 463) Stück Vieh. Die dafür erzielten Einnahmen betrugen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 321 295 (314 824) fl., aus dem Güter- und Viehverkehr 426 470 (374 779) fl. und aus sonstigen Quellen 27 857 (27 341) fl., überhaupt 775 622 (716 944) fl. = 13 850 (12 803) fl. für das Kilometer Betriebslänge und 2,91 (2,80) fl. für das Zugkilometer.

Verausgabt wurden für die allgemeine Verwaltung 72 738 (70 968) fl., für den Bahndienst 64 156 (54 812) fl., für den Maschinendienst 131 346 (125 168) fl. und für den Betriebsdienst 75 154 (73 922) fl., überhaupt 343 394 (324 871) fl. = 6 132 (5 801) fl. für das Kilometer Betriebslänge und 1,29 (1,27) fl., für das Zugkilometer oder 44,3 (45,3) % der Einnahmen. Von dem Reinertrage in Höhe von 432 228 fl. wurden 77 562 fl. dem Reservefonds überwiesen und die verbleibenden 354 666 fl. auf die Gewinn- und Verlustrechnung übertragen.

Deli-Eisenbahngesellschaft.

Am 19. Dezember 1890 wurde die Endstrecke Timbang Langkat - Selesseh eröffnet, durch welche das Bahnnetz eine Länge von 104 km erreichte, während die durchschnittliche Betriebslänge des Jahres 1890 90,74 km betrug. Befördert wurden in 1890 994 444 (743 619) Personen, 2 590 (1 487) t Gepäck, 200 899 (79 866) t Frachtgüter, 558 (227) Equipagen, 261 (131) Wagenladungen Pferde, 1 131 (851) Stück und 1 235 (562) Wagenladungen Vieh.

Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 604 658 (443 278) fl., aus dem Gepäckverkehr 45 157 (30 044) fl., aus dem Viehverkehr 22 161 (11 632) fl., aus dem Güterverkehr 606 297 (427 840) fl. und aus sonstigen Quellen 36 678 (23 646) fl., überhaupt 1 314 953 (936 441) fl. = 14 491 (14 437) fl. für das Kilometer Betriebslänge und 4,43 (3,39) fl. für das Zugkilometer.

An Ausgaben erforderten: die Hauptverwaltung 131 220 (102 617) fl., der Bahndienst 149 306 (99 619) fl., die Maschinenverwaltung 128 799 (93 063) fl., der Fahrdienst 112 178 (86 078) fl. und der kommerzielle Dienst 38 377 (32 226) fl., überhaupt 559 881 (413 604) fl. = 42,57 (44) % der Einnahmen bezw. 6 170 (6 377) fl. für das Kilometer Betriebslänge und 1,88 (1,50) fl. für das Zugkilometer.

Der Ueberschuss beträgt 286 250 fl., von denen 234 000 fl. zur Dividendenzahlung (9 %) verwendet wurden.

Samarang-Joana Dampftramway-Gesellschaft.

Auf dieser 171 km langen Linie wurden im Jahre 1890 1 085 362 Personen, 7 481 t Stückgüter und 79 068 t Wagenladungsgüter befördert. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 204 156 (179 328) fl., aus dem Gepäckverkehr 2 890 (2 492) fl., aus dem Güterverkehr 306 277 (281 388) fl. und aus sonstigen Quellen 5 097 (5 058) fl., überhaupt 518 420 (468 266) fl., während sich die Ausgaben insgesammt auf 203 672 (178 861) fl. bezifferten. Von dem Ueberschuss im Betrage von 253 881 fl. wurden 192 545 fl. zur Vertheilung einer Dividende von 7 % verwendet und 43 334 fl. dem Reserve-, Erneuerungs- und Unterstützungsfonds überwiesen. Die Zinsenrechnung bezifferte sich auf 58 408 fl.; ausserdem wurden 16 000 fl. zur Schuldentilgung zurückgelegt. Die Anlagekosten betrugen Ende 1890 4 160 085 fl.

Ost-Java-Dampftramway-Gesellschaft.

Ende 1890 war die ganze 20 km lange Strecke Soerabaya-Sepandjang für den Verkehr eröffnet. Die durchschnittliche Betriebslänge betrug 10,1 km gegen 0,2 km in 1889. — Die Gesammteinnahmen auf dieser Linie bezifferten sich auf 62 311 fl. = 6 169 fl. für das Kilometer Betriebslänge und 0,568 fl. für das Zugkilometer.

Die 33,6 km lange Linie Modjokerto-Ngoro, deren durchschnittliche Betriebslänge in 1889 nur 4,2 km betrug, war während des Jahres 1890 in vollem Umfange im Betriebe. Auf dieser Linie wurden vereinnahmt aus dem Personen- und Gepäckverkehr 19 469 fl., aus dem Güterverkehr 25 244 fl., überhaupt 44 920 fl. = 1 337 fl. für das Kilometer Betriebslänge und 0,76 fl. für das Zugkilometer.

Die Gesammteinnahmen beider Linien beziffern sich auf 107 231 fl., die Ausgaben auf 58 104 fl. = 54,18 % der Einnahmen. Es verblieb somit ein Reingewinn von 49 127 fl., dem noch derjenige des Vorjahres im Betrage von 8 154 fl. hinzutrat. Nach Abzug eines Betrages von 10 957 fl. für die verschiedenen Fonds konnte den Aktionären noch 3 % Dividende gewährt werden.

Die Anlage- und Ausrüstungskosten der Bahn bezifferten sich auf 1 547 970 fl. und das Aktienkapital auf 3 Millionen Gulden, von dem bisher nur die Hälfte ausgegeben ist. Im Jahre 1890 wurde aber eine neue mit 5 % verzinsliche Anleihe in Höhe von 300 000 fl. aufgenommen behufs Vollendung der bestehenden Linien und des Baues der Zweigbahn Gemekan-Dinoyo sowie Vermehrung des Fahrmaterials.

*) Die in Klammern stehenden Angaben sind die bezüglichen Ergebnisse des Vorjahres.

Urtheile des Reichsgerichts.

v. O. **Schadensersatz-Anspruch des bei dem Betriebe einer Eisenbahn Verletzten im Falle seiner Weigerung, sich zur Beseitigung oder Verminderung der eingetretenen Arbeitsunfähigkeit einer Operation zu unterziehen.** Aus den Entscheidungsgründen: Gegen den übrigens feststehenden Anspruch des Klägers auf Ersatz des Vermögensschadens, welchen derselbe durch einen Unfall bei dem Eisenbahnbetriebe der Beklagten erlitten hat, berief sich letztere darauf, dass Kläger sich grundlos weigere, eine entsprechende klinische Behandlung zu dulden, durch welche seine derzeitige Arbeitsunfähigkeit ganz beseitigt oder doch erheblich vermindert werden könne. Nachdem hierüber 2 Aerzte als Sachverständige gehört worden, hat das Ober-Landesgericht unter Ablehnung der beantragten Vernehmung eines dritten Sachverständigen den gedachten Einwand der Beklagten mit der Begründung zurückgewiesen, Kläger sei nicht verpflichtet, sich im Interesse der Beklagten zur Operation herzugeben, welche nach dem Gutachten eines Sachverständigen gefährlich und nach der Beurtheilung des zweiten keine sichere Aussicht auf Heilung gewährten und es sei unerheblich, ob ein anderer Sachverständiger hierüber anderer Meinung sei, da es genüge, dass die Operation überhaupt von Aerzten für gefährlich erachtet werden könne. — Die Revi-

sion hat die Ablehnung des Beweisantrages und die Begründung der Vorentscheidung angefochten, weil es nicht genüge, dass sich irgend ein Arzt finde, welcher die erforderliche Operation für nicht ungefährlich erkläre, es vielmehr der Feststellung bedurft habe, dass die Operation thatsächlich gefährlich sei, und zwar in dem Grade, dass sich ein verständiger Mann von dem Versuche der Wiedergewinnung seiner Gesundheit abhalten lassen dürfe. Revisionsbeklagte hat dagegen ausgeführt, dass der Verletzte nach einmal erfolgter Heilung seiner Verletzung nicht verpflichtet sei, sich zur Besserung seines Gesundheitszustandes ferneren operativen Eingriffen zu unterwerfen. — Es ist in Uebereinstimmung mit der Entscheidung vom 22. Dezember 1890 *) davon auszugehen, dass die Weigerung eines Verletzten, die zur Herstellung oder Besserung seiner Gesundheit erforderliche Operation zu dulden, unter Umständen sehr wohl die Einrede der Arglist gegen seinen Anspruch auf Schadensersatz begründen kann insbesondere dann, wenn die nöthige Operation nach den Regeln der ärztlichen Wissenschaft ganz gefahrlos ist und bei regelmässigem Verlauf der Dinge entsprechende Aussicht auf Erfolg bietet. Revisionsbeklagter irrt daher, wenn er glaubt, Schritte zur Wiederherstellung seiner Gesundheit, soweit sie mit einer Operation verbunden sind, allgemein ablehnen und dennoch seinen Anspruch auf Schadenersatz aufrecht erhalten zu dürfen. Sein Ersatzanspruch wird vielmehr nur dann durch seine Weigerung nicht berührt, wenn dieselbe nach Lage der Sache und richterlichem Ermessen eine begründete war. Bei Anwendung dieses richterlichen Ermessens würde das Berufungsgericht von einem grundsätzlich unzutreffenden Standpunkte ausgegangen sein, wenn dasselbe zur Begründung der Ablehnung einer Operation die Ansicht irgend eines Arztes für genügend gehalten hätte, welche im Widerspruch mit den Erfahrungen der Wissenschaft oder gegen ganz überwiegende Autoritäten eine Operation für gefährlich erklärte. Der Zusammenhang der Entscheidungsgründe der Vorinstanz ergibt jedoch, dass deren Entscheidung auf der, allein genommen, zu weit gehenden Bemerkung, es genüge, dass die Operation von Aerzten überhaupt für gefährlich erachtet werden könne, nicht beruht. Das Ober-Landesgericht hat vielmehr auf Grund der vorliegenden Gutachten zweier Aerzte schon jetzt als feststehend angenommen, dass diejenige Operation, um welche es sich hier handelte, weder als für Leben und Gesundheit des Klägers gefahrvoll, noch als bestimmte Aussicht der Heilung verheissend angesehen werden könne und dass daher nach billigem Ermessen dem Kläger nicht zugemuthet werden dürfe, der abweichenden Ansicht eines dritten Arztes zu vertrauen und sich der von der Beklagten gewünschten Behandlung zu unterziehen. (Erk. des III. Civilsenats des Reichsgerichts vom 30. Januar 1891; Beil. z. R.- und St.-Anz. 1891, S. 165 f.)

Bücherschau.

Encyklopädie des gesammten Eisenbahnwesens in alphabetischer Anordnung. Herausgegeben von Dr. Victor Röll, Generaldirektionsrath der Oesterreichischen Staatsbahnen, unter redaktioneller Mitwirkung des Oberingenieurs C. Wurmb und in Verbindung mit vielen Fachgenossen. Dritter Band. Wien, Druck und Verlag von Carl Gerold's Sohn 1891. Preis des Bandes geheftet 10 *M*.

Dieser im Anfange dieses Monats (September) erschienene dritte Band des mühsamen Werkes, dessen früher erschienene Bände 1 und 2 wir anerkennend in den Jahrgängen 1889 und 1890 besprachen, betrifft die Schlagwörter Deutsche Lokal- und Strassenbahngesellschaft bis Fahrgeschwindigkeit (Bogen 64—96 mit 288 Original-Holzschnitten, 9 Tafeln und 1 Eisenbahnkarte von Elsass-Lothringen).

Eine grosse Anzahl von Artikeln, der Artikel über Begriffsbestimmung, Wirkung und Bedeutung der Eisenbahnen, über Eisenbahn-Behörden, -Beiräthe, -Gerichtsstand, -Gesetzgebung, -Hygiene, -Recht und -Strafrecht, -Konzessionen und Konkurrenzen, Deutscher Eisenbahnverkehrsverband usw. sind von dem überaus fleissigen Herausgeber Dr. Röll selbst geschrieben. Derselbe wird aber auch kräftig unterstützt von seinem stattlichen Generalstab der Mitarbeiter, so z. B. von Claus (Entgleisungenen und Fahrgeschwindigkeit), Dr. Buschmann (explodirbare Gegenstände), Dietler (Alfred Escher), v. d. Leyen (Eisenbahn-Monopol und -Regal, Erneuerungsfonds usw.), Gleim (Enteignungsrecht, Eisenbahnbücher, Eisenbahn-Konkursrecht), Weill (Eisenbahn-Beamtenvereine), Dr. Wehrmann (Eilgut, Expeditionsdienst), Ulrich (Expressgutbeförderung), Dr. Kolisko (Dienstkautionen, Dienstwohnungen, Eisenbahnschulen), Dr. Max Haushofer (Eisenbahngeographie), Sax (Eisenbahnpolitik), Dr. Karl Haushofer (Eisen und Stahl), Dr. Ziffer (Dienstenthebung, Dienstkleider, Disziplinarvorschriften), Watzel (Entwickelung der Eisenbahnen der Erde), Löwe (Drehscheiben, Erdmassenberechnung und -Transporte, Eiserner Oberbau), Schützenhofer (Drehschemelwagen, Erd- und Erztransportwagen), Melan (Eisenbrücken) usw.

*) Vgl. Nr. 26 S. 257 d. Ztg.

Band IV soll angeblich Ende dieses Jahres ausgegeben werden, wir müssen solches aber bezweifeln, da der vorliegende Band, welcher Ende v. J. erscheinen sollte, erst jetzt, 3/4 Jahre später ausgegeben worden ist.

Vielfachen Wünschen kleinerer Beamten entsprechend, soll nach Mittheilung der Verlagshandlung Mitte September d. J. eine Heftausgabe der illustrirten Eisenbahnencyklopädie beginnen, über welche wir uns spezielle Mittheilung vorbehalten.

Die Rechtsurkunden der Oesterreichischen Eisenbahnen. Sammlung der die Oesterreichischen Eisenbahnen betreffenden Spezialgesetze, Konzessions- und sonstigen Rechtsurkunden. Von Dr. Rudolf Schuster Edler von Bonnott, K. K. Ministerial-Vizesekretär und Dr. August Weeber, K. K. Ministerialkonzipist In etwa 15 Heften à 8 Bogen Inhalt. Preis jedes Heftes 1 fl. 20 kr. = 2 *M* 25 ₰. Bisher erschienen 1., 2., 3., 4., 5., 6. und 7. Heft. A. Hartleben's Verlag in Wien, Pest und Leipzig.

Die Herausgeber haben sich die Aufgabe gestellt, sämmtliche, die einzelnen Oesterreichischen Eisenbahnen betreffenden grundlegenden Gesetze, Konzessionsurkunden, Protokolle, Ministerialerlasse usw., soweit dieselben z. Zt. noch in Geltung sind, möglichst vollständig im amtlichen Texte wörtlich zum Abdruck zu bringen. Ausserdem sind in den zahlreichen Anmerkungen da, wo es zur Erläuterung einzelner Bestimmungen erforderlich erscheint, Notizen historischen Inhalts sowie sonstige bemerkenswerthe Daten in gedrängter Kürze beigefügt.

Was die Anordnung des Stoffes anlangt, so sind zuerst die K. K. Staatsbahnen, dann die gemeinsamen Oesterreichisch-Ungarischen, hierauf die älteren Oesterreichischen Privatbahnen und zuletzt die selbständigen Lokalbahnen behandelt. In der Sammlung wird das zerstreute Gesetzmaterial der Oesterreichischen Eisenbahn-Rechtsurkunden in vollständiger, systematischer und zuverlässiger Form geboten und durch schätzenswerthe Daten erläutert. Das Werk entspricht einem dringenden Bedürfniss, da seit dem Erscheinen der im Auftrage des K. K. Handelsministeriums herausgegebenen Oesterreichischen Eisenbahn-Gesetzsammlung von v. Pollanetz und v. Wittek über 12 Jahre verflossen sind.

Die Fortentwickelung der elektrischen Eisenbahneinrichtungen. Von L. Kohlfürst, Eisenbahn-Oberingenieur a. D. Mit 106 Abbildungen. 20 Bogen. Oktav. Geh. 2 fl. 75 kr. = 5 *M*. A. Hartleben's Verlag in Wien, Pest und Leipzig.

Auf dem Gebiete der elektrischen Eisenbahneinrichtungen ist bekanntlich im Verlaufe der letzten Jahre gar manches Neue, manche Verbesserung und Vervollkommnung erstanden. Der unseren Lesern bekannte Herr Verfasser hat die Fortschritte und Neuerungen auf diesem Gebiete, welche seit 1883 eingeführt oder versucht worden sind, in vorliegender Broschüre in knapper Form übersichtlich dargestellt, in einer nicht nur dem Eisenbahntechniker, sondern auch dem grösseren für die elektrischen Einrichtungen sich interessirenden Publikum verständlichen Weise.

In der Einleitung, welche die Leitung, die Stromquellen und Nebenapparate bespricht, wird u. a. darauf hingewiesen, dass nach der Statistik des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen im Jahre 1888 im Bereiche desselben 10 697 Telegraphenstationen vorhanden und 97 047 elektrische Apparate in Verwendung waren (288 Zeiger-, 22 331 Morse-Werke, 2 551 Telephone, 348 ambulante und 857 Telegraphenapparate anderweiter Systeme, 4 040 Blockwerke und 66 632 Läutewerke), d. i. im Durchschnitt 1,377 Apparate für 1 km Bahnlänge. In den fünf Hauptkapiteln werden besprochen: 1. die Eisenbahntelegraphen (Stations-, Strecken- und Zugtelegraphen), 2. die Telephonie im Eisenbahnbetriebe (die Telephonie im Büreau- und Stationsdienste, im Streckendienste und der telephonische Verkehr zwischen Zügen und Stationen); 3. die Eisenbahnsignale (Korrespondenzapparate, Annäherungs-, durchlaufende Linien-, Hilfs-, Distanz- und Zugdeckungssignale); 4. die elektrischen Sicherungsvorrichtungen (Verschlussapparate, elektrische Bremsvorrichtungen); 5. die elektrischen Kontrolvorrichtungen (Zuggeschwindigkeits-, Signal- und Weichen-, Zeit-, Wasserstands- und Kassenkontrole). Die vielen gut und sauber ausgeführten Abbildungen tragen zum Verständniss der beschriebenen Apparate wesentlich bei.

Das reichhaltige Buch des bewährten tüchtigen Fachmannes verdient eine, der Wichtigkeit des Gegenstandes entsprechende allgemeine Aufmerksamkeit.

Ueber die Mittel zur Verminderung der Widerstände bei Eisenbahnzügen. Von A. O. V. Mit 57 Abbildungen und einer Tafel. A. Hartleben's Verlag in Wien. 5 Bogen. Oktav. Geh. 1 fl. = 1,80 *M*.

Der bereits durch seine Schrift über „Zusammenhangsbremsen" bekannte Verfasser untersucht in der vorstehend aufgeführten Abhandlung 1. die vortheilhafteste Spurprofilirung;

2. den Werth der Lenkachsigkeit der Wagen; 3. den Einfluss der Kuppelung und 4. den der Buffer auf die Widerstände der Züge. Die Lösungen dieser 4 Aufgaben entspringen aus den gleichen Gesichtspunkten und laufen auf den gleichen Zweck, nämlich auf die Verminderung des Zugwiderstandes hinaus, wodurch sich der Titel des mit 57 Abbildungen ausgestatteten Schriftchens rechtfertigt.

Personalnachrichten.

Werrabahn.

Der Aufsichtsrath hat an Stelle des verstorbenen Direktors Kirn den seitherigen Direktor, Bau- und Betriebsinspektor Gräger, zum ersten Direktor der Gesellschaft gewählt.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Ungarisch-Deutscher bezw. Ungarisch-Niederländischer Holzverkehr. In der von uns unterm 1. September d. J. erlassenen Bekanntmachung, betreffend Einführung des Tarifheftes V zum Theil II des Niederländisch - Oesterreichisch-Ungarischen Verbandes und Aufhebung des Ungarisch - Deutschen bezw. Ungarisch - Niederländischen Holztarifs vom 1. Dezember 1882 bezüglich des Verkehrs mit Holländischen Stationen ist der Termin, bis zu welchem die Sätze des Tarifs vom 1. Dezember 1882 anzuwenden sind, vom 31. Oktober auf den 15. November d. J. abzuändern.

Breslau, den 12. September 1891. (1828)
Königliche Eisenbahndirektion,
für die Deutschen Verbandsverwaltungen.

2. Eröffnung von Stationen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Generaldirektion der K. K. priv. Südbahngesellschaft in Wien wird am 13. d. Mts. die Haltestelle „Rückersdorf“ bei W. H. Nr. 76 zwischen den Stationen Kühnsdorf und Grafenstein an der Linie Marburg-Franzensfeste für den Personenverkehr und beschränkten Gepäckdienst eröffnet werden.

Berlin, den 12. September 1891. (1829)
Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

3. Güterverkehr.

Güterverkehr zwischen dem Direktionsbezirke Frankfurt a/M. und der Main-Neckarbahn. Zum Gütertarife vom 18. August 1888 tritt am 15. l. Mts. der VII. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält unter anderm ermässigte Ausnahme-Frachtsätze für Rohprodukte im Verkehr mit Darmstadt und Bensheim (M. N. B.). Näheres bei den Güter-Abfertigungsstellen. (1830)

Darmstadt, den 10. September 1891.
Direktion der Main-Neckarbahn.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. wird die Station Breinig des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) in den Rheinisch-Westfälisch - Niederländischen Güterverkehr mit den für die Station Stolberg-Hammer bestehenden Frachten unter Hinzurechnung folgender Zuschläge aufgenommen:

Stolberg-Hammer-Breinig.

6 km. Eilgut 0,14, Stückgut 0,07, Klasse A 1 und B 0,04, A 2 und Spezialtarif I 0,03, Spezialtarif II 0,02, Spezialtarif III 0,01, Ausnahmetarife A a u. b 0,02, E a 0,03, E b 0,02, I a u. b 0,04, N 0,05 und Ausnahmetarif P 0,01 ℳ für 100 kg.

Köln, den 11. September 1891. (1831)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Süddeutscher Eisenbahnverband. Verkehr mit Oesterreich-Ungarn, Theil IV, Heft Nr. 1 des Gütertarifes vom 1. Januar 1887. Für Holz der Abtheilung c tritt mit sofortiger Gültigkeit von Sierenz (Elsass) nach Steyer ein Frachtsatz von 2,15 ℳ für 100 kg in Kraft.

München, den 4. September 1891. (1832)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Am 1. Oktober l. J. gelangt der Nachtrag VI zum **Mährisch-Böhmisch-Bayerisch - Vorarlberger Gütertarif**, Tarifheft V zur Einführung.

München, den 3. September 1891. (1833)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Mit dem 20. September 1891 tritt zum Gütertarif zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin, Breslau und Bromberg einer- und den Stationen der Königsberg-Cranzer Eisenbahn andererseits der Nachtrag I in Kraft, welcher einen neuen Ausnahmetarif für Getreide aller Art und Mühlenfabrikate enthält. (1834)

Bromberg, den 10. September 1891.
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbandsgüterverkehr. Am 1. Oktober d. J. treten Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 a und b (Holz) für den Verkehr zwischen Haida, Politz-Sandau, Röhrsdorf, Tannenberg und Zwickau in Böhmen einerseits und Döbeln, Gröditz, Lohmen, Pirna und Waldheim andererseits in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, den 7. September 1891. (1835)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oldenburgische Staatsbahn. Im Tarife für den Lokalgüterverkehr der Oldenburgischen Staatseisenbahn sowie in den Gütertarifen für die Staatsbahnverkehre Elberfeld etc. -Köln (linksrheinisch) und -Köln (rechtsrheinisch) etc. -Oldenburg sind in dem Ausnahmetarife für geringwerthige Massenartikel die Positionen „Kartoffeln“ und „Rüben“ wie folgt abgeändert:

„Kartoffeln, auch Abfallwasser bei der Kartoffelstärkefabrikation (Pülpe)“ und

„Rüben, wie solche im Spezialtarife III des Deutschen Eisenbahngütertarifs, Theil I, unter dieser Position aufgeführt sind, sowie Schnitze, auch gedörrte und getrocknete, Schnitzabfälle und Köpfe davon; auch Pressrückstände der Rübenzuckererzeugung, einschliesslich Scheideschlamm von der Zuckerfabrikation (Pressschlamm, Scheidekalk, Saturationsschlamm).“ (1836B)

Oldenburg, den 8. September 1891.
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Zum Heft 8 des Verbandsgütertarifs — Badisch-Pfälzischer Verkehr — ist mit Gültigkeit vom 10. d. Mts. der Nachtrag II ausgegeben worden.

Derselbe enthält besondere Bestimmungen und Frachtsätze für die in den direkten Verkehr neu einbezogenen Stationen der schmalspurigen Lokalbahnen der Pfälzischen Eisenbahnen.

Karlsruhe, den 8. September 1891. (1837)
Generaldirektion
der Gr. Badischen Staatseisenbahnen.

Ostpreussisch-Bayerischer Güterverkehr. Die Einführung des in unserer Bekanntmachung vom 14. August d. J. angekündigten neuen Tarifs wird nicht am 1. Oktober d. J., sondern später erfolgen. Bis zu dem Einführungstage des neuen Tarifs, der noch besonders bekannt gemacht wird, bleiben die seitherigen Frachtsätze in Gültigkeit.

Erfurt, den 10. September 1891. (1838)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Tarifbestimmungen für den Elbumschlag in Riesa. Vom 24. September 1891 an finden für die Beförderung von Mineralwasser von Eger, Franzensbad und Voitersreuth nach Riesa-Elbkai in Ladungen von je 10000 kg die ermässigten Elbumschlagssätze des Spezialtarifs II im Rückvergütungswege unter den jetzt gültigen Bedingungen der „Tarifbestimmungen für den Elbumschlag in Riesa“ Anwendung.

Dresden, den 9. September 1891. (1839)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von der Planitz.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Am 15. September l. J. erscheint zu unserem Lokalgütertarif vom 15. Januar 1889 der Nachtrag IX. Derselbe ist von unserem Tarifbüreau, welches auch Auskunft ertheilt, zu erhalten.

Mainz, den 9. September 1891. (1840)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Staatsbahn-Vieh- etc. Verkehr Berlin-westliche Staatsbahnen. Mit Gültigkeit vom 15. September 1891 treten in dem obenbezeichneten Vieh- etc. Verkehr direkte Frachtsätze für die Beförderung von Pferden und sonstigem Vieh in ganzen Ladungen zwischen Osnabrück (E. D. B. Hannover) und dem Städtischen Central-Viehhofe in Berlin in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 9. September 1891. (1841MG
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Stettin - Schlesisch/Märkisch - Sächsischer Verbands - Güterverkehr. Am 15. September d. J. treten die Nachträge V zu den Heften Nr. 1 und 2 des Gütertarifs für obenbezeichneten Verbandsverkehr in Kraft, enthaltend Ausnahmetarifsätze für die Beförderung von Zuckerrüben, sowie Schnitzen, auch gedörrten und getrockneten, Schnitzabfällen und Köpfen davon, auch Pressrückständen der Rübenzuckererzeugung, einschliesslich Scheideschlamm von der Zuckerfabrikation (Pressschlamm, Scheidekalk, Saturationsschlamm).

Abdrücke dieser Nachträge sind bei den betheiligten Güterexpeditionen käuflich zu erlangen.

Dresden, den 12. September 1891. (1842)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Französischer Verband (Verkehr mit und über Elsass - Lothringen). Am 1. Oktober d. J. kommt der Nachtrag I zu Theil I des Deutsch-Französischen Gütertarifs (Verkehr mit und über Elsass - Lothringen) zur Einführung. Derselbe enthält ausser verschiedenen Frachtermässigungen auch Frachterhöhungen; für letztere bleibt die seitherige Klassifikation noch bis Ende Oktober d. J. in Kraft. Der Nachtrag kann durch die Verbandsverwaltungen und durch unsere Drucksachenkontrole zum Preise von 0,50 *M.* bezogen werden. Weitere Auskunft ertheilen die Verbandsverwaltungen.

Strassburg, den 5. September 1891. (1843)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ostdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband. Vom 1. November d. J. an wird für Güter der Ausnahmetarife 18 und 22 (Eisenerze, Schlacken, Puddel-, Schweissofen- und Konverterschlacken) die Fracht insolange nach der Tragfähigkeit der verwendeten Wagen berechnet, als nicht auf Grund der Sätze des Spezialtarifes III resp. in Relationen, für welche keine direkten Frachtsätze bestehen, auf Grund der Taxen der Klasse C bis zur Deutsch - Oesterreichischen Grenze und des Spezialtarifes III der Preussischen Staatsbahnen bei Berechnung nach dem faktischen Gewichte mindestens jedoch für 10 000 kg eine niedrigere Fracht erzielt wird.

Breslau, den 14. September 1891. (1844)
Königliche Eisenbahndirektion,
für die Deutschen Verbandverwaltungen.

Am 1. September ist Nachtrag III zu dem seit 1. August 1880 in Kraft befindlichen Eilgut - und Kuriereilgut - Tarif zwischen Antwerpen, Ostende und London einer- und Basel, Mülhausen, Colmar, Strassburg, Saarburg, Saar-Union und Metz andererseits eingeführt worden. Der Nachtrag enthält für Belgien gültige Aenderungen der reglementarischen Bestimmungen.

Strassburg, den 6. September 1891. (1845)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Lokal-Güter- und Viehverkehr. Am 1. Oktober d. J. kommt der Nachtrag 4 zu dem Lokal-Gütertarif und der Nachtrag 2 zu dem Lokal-Vieh- etc. Tarif der unterzeichneten Direktion zur Einführung.

Es enthält:

a) der Nachtrag 4 zum Gütertarif:

1. Bestimmungen und Gebührensätze für Hergabe von Schnur und Sand zur Befestigung von Säureballons auf den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen;

2. Ergänzungen und Aenderungen der Bestimmungen über Tarif- und Abfertigungsbefugnisse der Stationen Bornum, Buckau, Ditfurt, Geest-Gottberg, Leiferde bei Gifhorn, Magdeburg und Tempelhof Rangirbhf.;

3. Aufhebung der Tarifentfernungen zwischen Spandau einerseits und den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen andererseits;

4. Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Tempelhof Rangirbahnhof und Zielitz, sowie mit den Stationen Lüchow und Wustrow der Neubaustrecke Salzwedel-Lüchow;

5. Ergänzung der Bestimmungen und Waarenverzeichnisse der Ausnahmetarife für bestimmte Stückgüter, für Wegebaumaterialien und für landwirthschaftliche Rohstoffe;

6. Ausnahmefrachtsätze für Getreide aller Art und Mühlenfabrikate, sowie für Kleie;

7. Aenderung der Stationsnamen Billerbeck in Schnega und Tempelhof in Tempelhof Ringbahn;

b) der Nachtrag 2 zum Vieh- etc. Tarif:

1. Bestimmungen über Frachtberechnung für Viehsendungen bei Verwendung von zwei oder mehreren gewöhnlichen Wagen in Ermangelung von Wagen mit mehreren Böden und

2. Aenderungen und Ergänzungen der Bestimmungen über Abfertigungsbefugnisse der Stationen Ditfurt, Geest-Gottberg, Thale und Zielitz.

Exemplare der Nachträge sind vom 25. September d. J. ab bei den diesseitigen Güter-Abfertigungsstellen zu haben.

Magdeburg, den 11. September 1891. (1846)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-Ungarisch - Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr. Am 31. Oktober 1891 treten folgende Tarife ausser Kraft:

Theil I vom 1. August 1886, enthaltend das Reglement, die allgemeinen Tarifvorschriften und die Güterklassifikation;

Theil II Hefte Nr. 1, 2 und 3 vom 1. August bezw. 1. September 1886, enthaltend die Frachtsätze für den allgemeinen Güterverkehr;

Theil III Hefte Nr. 1, 2, 3 und 4 vom 1. Oktober 1889 bezw. 1. September 1886 und 10. Oktober 1888, enthaltend die Frachtsätze für den Getreideverkehr.

München, den 12. September 1891. (1847)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und Wilhelm-Luxemburgbahn. Vom 1. Oktober d. J. ab treten für die durch Nachtrag IV zum Lokal-Gütertarif zugelassene Beförderung von Getreide in loser Schüttung ergänzende Bestimmungen in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die Güter - Abfertigungsstellen und das Tarifbüreau. (1848)

Strassburg, den 9. September 1891.
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Oesterr. - Ungar. - Schweizerischer Eisenbahnverband. (Einführung eines neuen Tarifes.) Am 1. Oktober 1891 tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Zucker von Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der Böhmischen Nordbahn, der Böhm. Westbahn, der Buschtêhrader Eisenbahn, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Mähr.-Schles. Centralbahn, der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der K. K. Oesterr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnen (Linien in Böhmen) nach Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit, bezw. Lindau transit, sowie nach Stationen der Schweizerischen Eisenbahnen in Wirksamkeit, wodurch der gleichnamige Tarif vom 1. Januar 1891, ferner die Taxen des Ausnahmetarifes Nr. IX für die Station Budweis, enthalten im Tarife, Theil II, 1. Heft des Oesterr. - Ungar. - Schweizer. E.-Verbandes vom 1. Dezember 1888, aufgehoben und ersetzt werden.

Insoweit für einzelne Relationen Frachterhöhungen eintreten oder direkte Taxen nicht mehr erstellt sind, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Dezember 1891 in Kraft.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen zum Preise von 40 kr. Oe. W. pro Stück erhältlich.

Wien, am 12. September 1891. (1849)
Namens der betheiligten Eisenb.-Verwaltungen:
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen.

K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Hinausgabe des Nachtrages IX zu den Gebührentarifen für die Lokalbahnen.) Mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes auf den Lokalbahnen Zauchtl-Bautsch, beziehungsweise Zauchtl-Fulnek, worüber eine eigene Kundmachung erfolgt, tritt zu den ab 1. Juni 1888 gültigen Gebührentarifen für den Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtgüter-Transport, dann für die mit diesen Transporten im Zusammenhange stehende Beförderung von lebenden Thieren und Fahrzeugen auf den Lokalbahnen der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Nachtrag IX in Wirksamkeit, welcher die für die Eingangs erwähnten Lokalbahnen maassgebenden Bestimmungen und Tarife enthält und im kommerziellen Büreau, sowie in den grösseren Stationen der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zum Preise von 5 kr. Oe. W. per Stück bezogen werden kann.

Wien, am 8. September 1891. (1850)

Elbeumschlags-Verkehr mit Ungarn. Die in den Nachträgen XII bezw. XI vom 15. März d. J. zu den Tarifen Ungarn-Laube bezw. Ungarn-Dresden-Elbkai vom 1. September 1885 in den Getreide-Ausnahmetarifen Nr. 9 b (für Hamburg) für sämmtliche Stationen der Kaschau-Oderberger Bahn und für die im „Verordnungsblatte des K. K. Oesterr. Handelsministeriums" bezeichneten Stationen der Kgl. Ungar. Staatsbahnen enthaltenen Rückvergütungs-Frachtsätze finden ab 15. September d. J. im Kartirungswege Anwendung.

Wien, am 7. September 1891. (1851)
Oesterreich. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Bahnen.

---

4. Lieferfristen.

K. K. priv. Südbahn - Gesellschaft. Mit Genehmigung der hohen K. K. Aufsichtsbehörde wird hiermit zur allgemeinen Kenntniss gebracht, dass anlässlich der zwischen den Stationen Atzwang und Waidbruck bestehenden Verkehrsunterbrechung und der infolge derselben eingetretenen Ueberfüllung der Stationsräumlichkeiten in Waidbruck und Atzwang rücksichtlich der für Waidbruck loco und Atzwang loco bestimmten

Güter die bahnseitige Haftung für die Einhaltung der reglementarischen oder tarifmässigen Lieferzeit bis auf weiteres gänzlich sistirt wird.

Wien, 9. September 1891. (1852)
Die Generaldirektion.

5. Verdingungen.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 5 Wärterbuden aus Wellblech, davon 3 Stück mit etwa 2,5 und 1,75 und 2 Stück mit 3,5 und 2,5 m Grösse einschliesslich innerer Einrichtung und Ofen soll vergeben werden. Angebote, in welchen die Lieferzeit anzugeben ist, nebst Zeichnungen sind bis zum 19. d. Mts. dahier einzureichen.

Giessen, den 11. September 1891. (1853)
Grossherzogliche Direktion.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 60 000 Schienennägeln und 9 000 Laschen-Schraubenbolzen soll vergeben werden. Angebote, versiegelt und mit bezüglicher Aufschrift versehen, sind bis zum 26. September dahier einzureichen. Die Bedingungen können gegen frankirte Einsendung von 30 ₰ für jedes Exemplar durch unser Sekretariat bezogen werden.

Giessen, den 12. September 1891. (1854)
Gr. Direktion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Main-Neckar-Eisenbahn. Verkauf alter Materialien. Der Vorrath an altem Aktenpapier, Telegraphenstreifen, Fahrkarten und Pappendeckel, im ganzen etwa 14 000 kg, soll Donnerstag, den 24. September l. J., Vormittags 10 Uhr vergeben werden.

Der Hauptmagazinsverwalter zu Darmstadt wird über diese Materialien bis zum bezeichneten Termine Auskunft geben und können die Verkaufsbedingungen mit dem Verzeichnisse der benannten Materialien gegen eine Gebühr von 40 ₰ auf frankirte Anfrage von demselben bezogen werden.

Die Gebote müssen bis zu obengenanntem Termine bei dem Hauptmagazinsverwalter in Darmstadt frankirt, verschlossen und mit der Aufschrift „Verkauf alter Materialien betr." eingereicht werden.

Darmstadt, den 4. September 1891. (1855)
Der Ober-Betriebsinspektor.
Dittmar.

7. Offene Stellen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Bahnhofsbauten in Dresden. Für die Bahnhofsbauten in Dresden macht sich die Anstellung einer Anzahl von Regierungsbaumeistern des Ingenieur-, Hochbau- und Maschinenfaches von Neujahr bezw. April 1892 an erforderlich.

Die betreffenden Stellen sind mit Beamteneigenschaft und bezw. Pensionsberechtigung versehen.

Bewerber wollen sich wegen des Näheren baldigst, spätestens aber bis Ende Oktober d. J. entweder persönlich oder schriftlich unter Beifügung von Lebenslauf und Zeugnissabschriften an die unterzeichnete Königliche Generaldirektion wenden.

Dresden, am 2. September 1891. (1856)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von der Planitz.

Umbau-Bahnhof Essen (Rheinisch und Bergisch-Märkisch). Für die Anfertigung der Entwürfe und die Bauausführung genannter Bahnhofsumbauten werden tüchtige, mit Eisenbahnbauten durchaus vertraute Ingenieure, Landmesser und Techniker gesucht.

Meldungen schriftlich unter Beifügung von Zeugnissabschriften und Angabe von Gehaltsansprüchen. Eine mehrjährige Beschäftigung kann in Aussicht gestellt werden. (1857)

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt
Essen.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Fahrkarten-Loch- und Stempel-Zange
mit losen Typen bzw. Typenrädchen f. d. Datum. D. R.-PATENT. — Unübertroffene Construction — Coupiren ohne vorherige Abstempelung unmöglich.
Gandenberger'sche Maschinenfabrik Georg Goebel in Darmstadt.
Specialität: Fahrkartenmaschinen und Apparate.

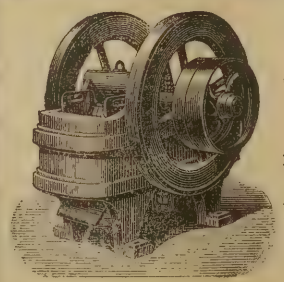
Schienenspurrichter
mit selbstthätigem Spurmass verbesserter Construction
(D. R.-P., System Altmann)
bestbewährtes, einfaches und billiges Instrument zur Spur-Regulirung. Prospecte gratis durch Pat.-Inhaber: S. Gray, Köln a/Rh.

GRÖSSTE U. AELTESTE
Anihilatoren-Fabrik
Handfeuerspritzen (Original Bauer)
Bisheriger Absatz 60.000.
SIEGFRIED BAUER, BONN.

Für Eisenbahnwerkstätten.
August Kirsch & Co.
Präcisions-Messwerkzeug-Fabrik
Damm-Aschaffenburg, Bayern.
Specialität:
Winkel, Lineale, Richtplatten, Maassstäbe, Caliber, Lehren in beliebigen Grössen und andere Messwerkzeuge in genauester, vorzüglichster Ausführung.
Alleinfabrication und Verkauf von Ditzel's Lehre für Eisenbahn-Achsen D. R.-P. 51013 prämiirt vom Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten von Preussen.
Unentbehrliches Mess-Instrument beim Beziehen von Achsen mit Radreifen, Aus- und Abdrehen derselben, sowie bei Revision fertiger Achsen. Illustr. Preis-Liste gratis und franco.

Wellbleche in allen Profilen u. Stärken
DÄCHER, HALLEN
vollständige
eiserne Bauwerke
aller Art
WILH. TILLMANNS REMSCHEID
Wilh. Tillmanns
Remscheid.
Wellblech-Walzwerk Verzinkerei u. Brückenbauanstalt.

Vorkursus: October. **Anhaltische Bauschule Zerbst** Wintersemester: 4. November.
Bauhandwerker, Tischler, Steinmetzen, Ziegelei-Techniker, s. Fachschule f. Eisenb.-, Strassen- u. Wasserbautechniker. Reifeprfg. v. Staats-Prüfungs-Commiss. Kostenf. Ausk. d. d. Direct.



Grusonwerk
Magdeburg-Buckau
empfiehlt von seinen Fabrikations-Specialitäten:
Steinbrechmaschinen
in bewährter Construction und solidester Ausführung
zur Herstellung von Strassenschotter.
Die gangbarsten Nummern meist vorräthig.
Hartguss-Brechbacken nach mehr als 600 Modellen.
Ausführliche Kataloge unentgeltlich und postfrei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 73.

Zeitung des Vereins

1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk. pränumerando franklirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 19. September 1891.

Inhalt:

Zum neuen international. Eisenbahn-Frachtrecht.
I. Lebensfragen.
Vereins-Mittheilungen:
Neue Vereinsbahnstrecken.
Anwendung der Vereinseinrichtungen auf den Verkehr der Neustrelitz - Wesenberg - Mirower Eisenb. mit den Vereinsb.
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Die Prager Landesausstellung u. die dortigen Bahnen.
Wagenmangel und Bahnverkehr.
Schleppbahn zu den Szállásen (Hürden) des Wiener Central-Viehmarktes.
Beförderung leerer Wagenzüge mit verkehrt gestellter Maschine an der Zugspitze.
Nicht zur Kategorie der Rebe gehörige Pflanzen.
Rumänische Eisenb.-Anschlüsse.
Verstaatlichung d. Böhm. Westb.
Verstaatlichung d. beiden Duxer B.
Kaiser Ferdinands-Nordb.: Betriebseröffnung d. Lokalbahnen Zauchtel-Fulnek und Zauchtel-Bautsch.
Elektrische Bahn Baden-Vöslau.
Neue Lokomotiv - Feuerungsanlage.
Freier Wettbewerb für die Lieferung von Stationswaagen.
Kartirungssätze für die Ungarische Getreideausfuhr.
Sanitäre Untersuchung der nach Meran verkehrenden Personenwagen.
Freiwillige Beitragsleistung zum Bau einer Bahn (Rechtsfall).
Betriebseinnahmen im Juli d. J.
Personenverkehr auf den Ungar. Staatsb. im August d. J.
Eröffnung d. Haltestelle Kückersdorf.
Unterkrainer Bahnen.
Hängesitze auf Lokomotiven.
Böhmisch-Mährischer Müllertag.
Mehreinnahmen d. Kaiser Ferd.-Nordb. u. Gehaltsaufbesserung ihrer Bediensteten.
Ausserordentl. Generalvers. der Arad-Temesvarer Bahn.
Börsenbericht.
Aus Frankreich:
Umbau des Bahnhofs Asnières.
Strassenbahnen des Nordens.
Zusammenstellbare Fahrscheine.
Betrieb der Pariser Gürtelbahn.
Herstellung einer direkten Bahn Paris-Reims.
Betriebseröffnungen.
Allgem. Gesellschaft für wirthschaftliche Eisenbahnen.
Pariser Stadtbahn.
Fahrkarten-Ausgabe.
Bücherschau.
Aus Südamerika:
Argentinien.
Brasilien.
Urtheile des Reichsgerichts:
Erkenntniss vom 17/9. 1890.
Erkenntniss vom 13/2. 1891.
Erkenntniss vom 20/3. 1891.
Bücherschau:
Dr. Karl Hilse, Handbuch der Strassenbahnkunde.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnung von Strecken.
2. Güterverkehr.
3. Personen- und Gepäckverkehr.
4. Verdingungen.
5. Verkauf von Altmaterialien.
6. Offene Stellen.
7. Vermischte Bekanntmachung.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Zum neuen internationalen Eisenbahn-Frachtrecht.

I. Lebensfragen.

Langsam, aber sicher und stetig schreitet ein Werk fort, das unser Eisenbahnwesen in neue Bahnen lenken soll. Was im Jahre 1874 ein kühner Traum erschien, ist heute seiner Vollendung nahe: Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr, angeregt von einsichtigen Männern der Praxis, in die Wege geleitet durch vorbereitende Entwürfe seitens der in erster Reihe betheiligten Staaten, gezeitigt durch die Berathungen dreier internationaler Konferenzen von Sachverständigen, hat am 14. Oktober 1890 seinen vorläufigen diplomatischen Abschluss gefunden [1]) und steht dicht vor der Ratifikation, zu welcher durch die Beschlüsse des Deutschen Bundesraths und Reichstags sowie ähnliche Vorgänge im Auslande die Vorbereitungen bereits getroffen sind.

Diese Zeitung hat es stets für ihre Aufgabe gehalten, das epochemachende internationale Werk, welches auch auf die inneren Rechte eine mächtige Rückwirkung ausübt, in den einzelnen Stadien seiner Entwickelung Schritt für Schritt zu verfolgen. Eine Reihe grösserer und kleinerer Mittheilungen hat unsere Leser in den Stand gesetzt, über die bevorstehende internationale Gesetzgebung einen Ueberblick zu gewinnen. [2])

Jetzt, am Vorabende der Einführung, möchte es angezeigt sein, einige besonders wichtige Einzelheiten näher zu beleuchten.

Wenn ein Werk fertig und wohl gelungen vor uns steht, sind wir nur allzu geneigt, die Schwierigkeiten zu vergessen oder zu unterschätzen, welche ihm beim Werden entgegenstanden. Es ist ein wohlfeiles Vergnügen, an ein derartiges Werk von vornherein Anforderungen zu stellen, welche jeder mit den Verhältnissen Vertraute sofort als unerfüllbar erkennen muss. Und ebensowenig Scharfsinn erfordert es, post festum an Inhalt und Form herumzumäkeln und urbi et orbi zu verkünden, wie man alles viel besser und schöner hätte machen können. Derartige Scherze konnten sich solche erlauben, welche dem Zustandekommen des Unternehmens gleichgültig oder feindselig gegenüberstehen. Wer aber aufrichtig wünscht, dass das Werk gelinge, musste sich vor allem bewusst sein, dass es gewisse Grenzen gibt, deren Einhaltung eine Lebensfrage für das Unternehmen ist. Und solcher Fragen, bei deren Entscheidung es sich um Sein oder Nichtsein handelte, gab es mehr denn eine. Ueberall aber war es ein Gesichtspunkt, über dessen ausschlaggebende Bedeutung sich kein einsichtiger

[1]) Vergl. unseren orientirenden Aufsatz: „Der Abschluss des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr“ im Jahrg. 1890 Nr. 83 und 84 d. Ztg.

[2]) Vergl. Beiblatt zu Nr. 101, insbesondere die Citate in der Anmerkung auf S. 1003 des Jahrgangs 1890 d. Ztg., woselbst auch der vollständige Deutsche Text des Uebereinkommens mitgetheilt ist, ferner den Jahrgang 1891 Nr. 2, 4, 14, 21, 23, 29, 30 und 35.

Freund des Werkes täuschen konnte: taktvolles Maasshalten.

Dass man anfänglich schüchtern, fast verzagt, an ein so grosses Unternehmen herantrat, war im richtigen Gefühl der Schwierigkeit der Aufgabe geschehen. Die Herren de Seigneux und Christ wussten so gut als irgend jemand, dass es nichts Vollkommenes sei, wenn sie in ihrer Petition und dem dazu verfassten Gutachten ihr Programm auf folgende Punkte beschränkten:

1. die Feststellung des Gerichtsstandes für Reklamationen wegen Havarie und Verspätung,
2. die Einführung gewisser einheitlicher Formalitäten für Konstatirung innerlicher wie äusserlicher Beschädigungen,
3. die Annahme des allgemeinen Satzes, dass der letzte Frachtführer für die Fehler der vorangehenden haftet, unter Vorbehalt seines Rückgriffs auf dieselben; ferner das für diesen Rückgriff geltende Verfahren,
4. die Grenzen der Haftbarkeit des Frachtführers, des ursprünglichen Spediteurs und der Zwischenspediteure.

So die wenigen, aber bedeutsamen Punkte des ursprünglichen Programms. Gerade diese anfängliche Beschränkung, welche je nach dem Gange der Verhandlungen auch eine Ausdehnung und Vertiefung der ursprünglichen Ziele innerhalb gewisser natürlicher Grenzen gestattete, hat dem Zustandekommen des Werkes einen nahezu ebenso grossen Dienst erwiesen, als die Anregung des ganzen Unternehmens.

Durch den Schweizerischen vorläufigen Entwurf und die ihn begleitende Denkschrift vom Jahr 1875 sind die Gedanken der Promotoren des Unternehmens ausgeführt und ins Praktische übersetzt worden. Auch diese Ausarbeitungen sind sich voll bewusst, dass weises Maasshalten die erste Lebensfrage für das Gelingen eines derartigen Werkes ist. Und wenn diese echt staatsmännische Selbstbeschränkung in der einen oder anderen Richtung weiter gegangen ist, als sich bei den weiteren Verhandlungen als erforderlich erwies, so hat dieser Entwurf doch in den grossen leitenden Gesichtspunkten mit sicherem Takt das Richtige getroffen und die Lebensfragen für das Werk als solche erkannt.

Eine Lebensfrage war vor allem die Beschränkung des Uebereinkommens auf den internationalen Verkehr. Auf diesem viel umstrittenen Gebiete lag das alleinige Bedürfniss und zugleich die alleinige Möglichkeit einer Einigung. Es ist von der Schweiz nicht übersehen worden, dass eine dauernde Verschiedenheit des internationalen Rechts vom inneren Rechte der einzelnen Staaten gewisse Unzuträglichkeiten in sich schliesst. Sie werden aber, wie das Schweizerische Memorial treffend bemerkt, aufgewogen durch die Befürchtung, dass bei Einhaltung des entgegengesetzten Standpunktes eine Einigung entweder gar nicht oder doch nicht für solche Normen würde erzielt werden, auf die im Interesse des Publikums das Hauptgewicht zu legen ist. Dass die Frage der Ausdehnung des Uebereinkommens auf das innere Recht der betheiligten Staaten nur aufgeworfen wurde, um sofort verneint zu werden, war eine unerlässliche Vorbedingung für das Gelingen des Werkes. Wie konnte man sich im Ernste einbilden, dass unabhängige Staaten ihre innere Gesetzgebung, zumal auf einem so wichtigen Gebiete, jemals durch internationale Abmachungen binden würden? Gab es doch für die Vermeidung der Verschiedenheit des internationalen und des inneren Rechts einen anderen viel natürlicheren Weg: den Staaten selbst zu überlassen, wieweit sie es für thunlich und nützlich hielten, ihr inneres Recht dem internationalen anzupassen.

In diesem Kardinalpunkte steht die Denkschrift der Deutschen Kommissare, welche überhaupt der Schweizerischen Denkschrift in allen Lebensfragen zustimmt, voll und ganz auf dem Standpunkte der letzteren.

Das Gleiche gilt bezüglich der Beschränkung auf den Gütertransport. Die Frage, ob sich nicht eine Ausdehnung des Uebereinkommens auf den Personen- und Gepäckverkehr empfehle, ist an maassgebender Stelle überhaupt nicht zur Erörterung gekommen. Man betrachtete als selbstverständlich, dass es im höchsten Grade unklug wäre, die Schwierigkeiten des Werkes durch Hereinziehen dieser nichts weniger als dringlichen Frage, welche eventuell durch besondere Verhandlungen erledigt werden kann, zu vermehren.

Eine dritte Lebensfrage für das Zustandekommen des Werkes war die Erkenntniss, dass es zwar an sich wünschenswerth, aber thatsächlich nicht in allen Punkten durchführbar sein würde, das internationale Recht durchweg einheitlich zu ordnen, dass vielmehr die Verweisung auf die inneren Rechte für eine Reihe von Fragen des internationalen Verkehrs unvermeidlich ist. Auch diese Erkenntniss ist dem vorläufigen Schweizerischen Entwurfe und den durch die Deutschen Kommissare dazu vorgeschlagenen Verbesserungen gemeinsam. Nur hat der Deutsche Entwurf geglaubt, die Einheitlichkeit des internationalen Rechts ohne Gefahr für das Zustandekommen weiter ausdehnen zu können, als dies im Schweizerischen Entwurfe vorgesehen ist, und der Verlauf der Verhandlungen hat ihm in den meisten Punkten Recht gegeben.

Dass man endlich den Stoff des Uebereinkommens im wesentlichen auf die Ordnung des Frachtrechts beschränkte, dass man insbesondere Verwaltungsfragen, wie namentlich das Tarifwesen, ferner staatsrechtliche Fragen, wie das Verhältniss der Bahnen zu ihren Aufsichtsbehörden, aus dem Spiele liess: all dies waren Gebote einer vorsichtigen Politik, deren Uebertretung sich am Zustandekommen des Werkes schwer gerächt haben würde.

Was aber für das Gelingen nicht minder entscheidend erschien, war die Einsicht aller Betheiligten, dass es sich um ein Kompromiss unter den Rechten der vertragschliessenden Staaten handle, welches nur durch ein weitgehendes gegenseitiges Nachgeben zustande zu bringen war. Natürlich konnte es nicht genügen, die Nothwendigkeit von Zugeständnissen theoretisch anzuerkennen, thatsächlich aber zu verlangen, alle anderen Kontrahenten sollten das Recht eines einzelnen der vertragsschliessenden Staaten, etwa Deutschlands, mit einigen wenig erheblichen Modifikationen einfach rezipiren. Die Zugeständnisse mussten sich vielmehr auf Hauptdifferenzpunkte erstrecken. In dieser Hinsicht ist namentlich der Entwurf der Deutschen Kommissare, obschon er naturgemäss vorzugsweise auf dem Deutschen Rechte, als dem entwickeltsten und erprobtesten der geltenden Rechtssysteme, fussen konnte, mit gutem Beispiel vorangegangen. Nachdem die Deutsche Denkschrift darauf hingewiesen hat, dass zwischen dem Französischen und dem Deutschen Frachtrechte keine unlösbaren Differenzen bestehen und dass der Entwurf Deutscher Kommissare den Schweizerischen Entwurf lediglich in denjenigen Punkten, wo er von beiden Rechten ohne dringende Nothwendigkeit abweicht, auf diese allgemeinen Grundlagen zurückzuführen bemüht ist, fährt sie wie folgt fort: „Im übrigen beabsichtigt der Deutsche Entwurf nur die Annahme solcher Bestimmungen des Deutschen Rechtes vorzuschlagen, welche sich auf dem bereits erwähnten internationalen Geltungsgebiete bewährt haben und deren allgemeine Annahme gehofft werden darf. Er verzichtet deshalb zum voraus darauf, Bestimmungen aufzunehmen, welche in den Ländern Französischen Rechts voraussichtlich auf erhebliche Schwierigkeiten stossen würden.“ In der weitaus wichtigsten Frage, der Haftung der Eisenbahn für Verlust und Beschädigung, wird am gleichen Orte ausgeführt: „Der Deutsche Entwurf sucht die ganze Frage der Haftbarkeit auf durchaus einheitliche Grundsätze zurückzuführen, welche sich mehr oder weniger an das Deutsche oder das Französische Recht oder an beide anlehnen, und welche in mehreren Beziehungen auch mit den Schweizerischen Vorschlägen übereinstimmen. In der That scheinen auch in dieser Materie die Verschiedenheiten zwischen den Rechten der betheiligten Staaten nicht derartig zu sein, dass eine Versöhnung auf Grund wechselseitigen Entgegenkommens nicht möglich wäre. Man hat deshalb auch nicht gezaudert, von vornherein gewisse Grundsätze des Deutschen Rechts, welche voraussichtlich in

anderen Gebieten wenig Anklang gefunden haben würden, theils aufzugeben, theils in einer Art zu modifiziren, dass sie vom allgemeinen Standpunkte aus annehmbar erscheinen möchten.“ Und weiter unten wird ebendaselbst erklärt, man glaube durch den Verzicht auf die Beschränkung der Haftpflicht durch Maximalsätze, welche Beschränkung in etwas modifizirter Weise auch in den Schweizerischen Entwurf übergegangen ist, das Werk der Einigung wesentlich zu fördern und zugleich einem dringenden Wunsche des Publikums zu entsprechen.

Dieser Geist der Mässigung und des Entgegenkommens, welcher das ganze Verhalten der Deutschen Regierung auch während der Konferenzverhandlungen kennzeichnet, ist von allen Unbefangenen anerkannt und von anderer Seite in erfreulicher Weise aufgenommen und gepflegt worden. Die fortwährende Bethätigung dieses Geistes seitens sämmtlicher Kontrahenten war für das Zustandekommen des Werkes eine der wichtigsten Lebensfragen. G . . . . . r.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung schmalspuriger Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die im Betriebe der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen stehenden schmalspurigen Strecken: Mügeln-Geising-Altenberg (36,18 km) und Zittau-Oybin (12,25 km) nebst der Abzweigung Bertsdorf-Jonsdorf (3,84 km), sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Anwendung der Vereinseinrichtungen auf den Verkehr der Neustrelitz-Wesenberg-Mirower Eisenbahn mit den Vereinsbahnen. Nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins werden die Vereinseinrichtungen auf den Verkehr der Neustrelitz-Wesenberg-Mirower Eisenbahn mit den Vereinsbahnen nach Maassgabe des § 6 der Vereinssatzungen Anwendung finden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3032 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Technischen Ausschusses, betreffend die in Anlage I zum Vereins-Wagenübereinkommen enthaltenen Vorschriften für die Bauart und Einrichtungen der Güterwagen (abgesandt am 15. d. Mts.).

Nr. 3099 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung schmalspuriger Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 16. d. Mts.).

Nr. 3100 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Anwendung der Vereinseinrichtungen auf den Verkehr der Neustrelitz-Wesenberg-Mirower Eisenbahn mit den Vereinsbahnen (abgesandt am 16. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Prager Landesausstellung und die dortigen Bahnen.

Unter dieser Ueberschrift würdigt die „Verkehrszeitung“ diese überraschend grossartige Ausstellung und die Leistungen des die Beförderung von 1,5 Millionen fremder Besucher bewirkenden Personals der in Prag einmündenden Eisenbahnen, insbesondere der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft. Auf dem Oesterreichischen Staatsbahnhof, in welchen auch die Buschtêhrader Bahn einmündet, ist der Verkehr der Züge aller Gattungen so gross, dass an manchen Tagen in der Zeit von 6 Uhr früh bis 11 Uhr Nachts 135 bis 140 Züge, also in Zwischenpausen von 7—8 Minuten abgefertigt werden. Der Verkehr wickelte sich bisher, dank der aufopfernden Thätigkeit aller Bediensteten, mit der grössten Präzision ohne Verspätungen, ohne Störungen und sonstige Unfälle ab. Diese Leistungen verdienen eine um so grössere Anerkennung, weil ein Theil des Personals zu den Waffenübungen einrücken und vorübergehend durch andere Leute ersetzt werden musste. Durch den starken Fremdenbesuch ist aber eine grosse Theuerung der Lebensmittel in Prag eingetreten, unter welcher die Eisenbahnbediensteten sehr leiden. Die Buschtêhrader Bahn hat ihren Bediensteten der unteren Kategorien bis zum Jahresgehalt von 1200 fl. Remunerationen in der Höhe eines Monatsgehaltes ausgezahlt. Es ist zu erwarten, dass auch die anderen Bahnverwaltungen in gleicher Weise vorgehen werden. — Die „Verkehrszeitung“ tritt mit gewohntem Eifer für diese Berücksichtigung der Bediensteten ein.

Wagenmangel und Bahnverkehr.

Noch früher als sonst zur Herbstzeit ist ein starker Wagenmangel eingetreten. Die Ursache davon ist der zuwartenden Haltung beizumessen, welche die Getreidespekulation in der Erwartung verlässlicher Nachrichten über die Ernteergebnisse, theils auch in der Hoffnung der Aufhebung oder doch Herabminderung der Einfuhrzölle des Auslandes eingenommen hat. Da sich diese Hoffnung nicht verwirklicht und der internationale Saatenmarkt sich ausgesprochen hat, werden verdoppelte Anforderungen an die Verkehrsanstalten gestellt. Dazu kommt der Wagenbedarf für die bevorstehende Ernte der Zuckerrüben, welche der Menge und Beschaffenheit nach das Ergebniss der vorzüglichsten Jahre übertreffen und einen mittleren Polarisationsgehalt von 13—15 % versprechen soll. Dieses lässt auch eine erhöhte Thätigkeit der Zuckerfabriken erwarten. Wenn nun noch dazu die bisherige Stockung in der Kohlenverfrachtung aufhört, wie dies beim Eintritt der kühleren Jahreszeit stets der Fall ist, so können die Bahnanstalten sehr leicht in Verlegenheit gerathen. Trotzdem die meisten derselben bedeutende Anschaffungen an Transportmitteln gemacht haben, stehen schon heute die Oesterreichisch-Ungarische Staats-, die Nordwest- und Elbethalbahn vor der Aufgabe, die grossen Frachtmassen durch Heranziehung fremder Fahrbetriebsmittel zu bewältigen. Die 3 Oesterreichischen und Ungarischen Wagenleih-Gesellschaften haben ihre Wagen bis auf das letzte Stück vermiethet — dem Vernehmen nach wird die Gründung einer vierten Wagenleih-Gesellschaft geplant — und stehen mit ausländischen Gesellschaften wegen leihweiser Ueberlassung von Wagen in Unterhandlung, da ihre Bestellungen bei den Wagenfabriken nicht schnell genug ausgeführt werden. Die letzteren sind so vollauf beschäftigt, dass sie keine neuen Aufträge übernehmen.

Schleppbahn zu den Szállásen (Hürden) des Wiener Central-Viehmarktes.

Die Oesterreichischen und Ungarischen Eisenbahnen finden eine fast unausgesetzte Erweiterung durch die Schleppbahnen, welche die längs ihrer Betriebslinien schon bestehenden und sich neu bildenden Industrieunternehmungen mit diesen verbinden. Es ist auch kaum eine Nummer des „V.-Bl. f. E. u. Sch.“ zu finden, in welcher nicht die Bewilligung oder der Benutzungskonsens für die eine oder andere Schleppbahn enthalten wäre. Da dieselben zumeist nur eine individuelle Bedeutung haben und nur den Zwecken des betreffenden Unternehmens dienen, so theilen wir auch deren Eröffnung in dieser Zeitung nicht mit. Wir glauben aber hiervon bezüglich der in der Ueberschrift genannten Schleppbahn eine Ausnahme machen zu sollen. Diese ist nämlich zur Fleischverproviantirung der Stadt Wien bestimmt, indem sie abzweigend von der Wiener Schlachthausbahn der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft zu den Szállásen (Hürden oder umzäunte Plätze zur Unterbringung des Schlachtviehs) des Wiener Central-Viehmarktes in St. Marx führt. Die Generalinspektion hat nach erfolgter Vorrevision den Benutzungskonsens ab 1. September d. J. ertheilt.

Beförderung leerer Wagenzüge mit verkehrt gestellter Maschine an der Zugspitze.

Eine solche Beförderung wurde der Nordwestbahn für den Rücktransport der Truppen von den Korpsmanövern und zwar auf der Strecke Znaim-Zellerndorf mit einer verkehrt gestellten Maschine (Tender vorne) und auf der Strecke Znaim-Horn mit zwei verkehrt gestellten Maschinen an der Zugspitze unter folgenden Vorsichten gestattet: 1. genügende Belastung der Tenderachsen, 2. unbehinderte Ausschau auf das zu befahrende Geleise, 3. Postirung eines Zugbegleiters auf dem vorausgehenden Tender zur Beobachtung der Bahn und der Signale; endlich dürfen 4. die in den Fahrordnungsbüchern für die Beförderung eines Zuges mit verkehrt gestellten Maschinen festgesetzten Fahrzeiten nicht unterfahren werden.

Nicht zur Kategorie der Rebe gehörige Pflanzen.

Vom K. K. Handelsministerium wird in der diesjährigen Nr. 106 des „V.-Bl. f. E. u. Sch.“ das Verzeichniss derjenigen den Vorschriften der internationalen Reblauskonvention vom 3. November 1881 entsprechend gefundenen Gartenanlagen Oesterreichs veröffentlicht, aus welchen im Sinne der am 23. Januar 1890 (R.-G.-Bl. Nr. 16) publizirten Zusatzerklärung vom 15. April 1889 zur internationalen Reblauskonvention nicht zur Kategorie der Rebe gehörige Pflanzen nach Vertragsstaaten auch ohne die im Art. 3, Al. 2 der Konvention vorgesehenen Bescheinigungen der Behörde des Ursprungslandes versendet werden dürfen. Die Bahnverwaltungen haben darüber die weitere Verfügung zu treffen.

Rumänische Eisenbahnanschlüsse.

Die „Wiener Zeitung“ veröffentlicht die am 26. Februar d. J. zwischen Oesterreich-Ungarn und Rumänien abgeschlossene Konvention, betreffend den Anschluss der beiderseitigen Eisenbahnen bei Suczawa-Itzkany und Burdujeni.

Verstaatlichung der Böhmischen Westbahn.

Dieser Verwaltung ist ein vertraulicher Erlass des Handelsministers zugegangen, welcher auf die Ueberprüfung der Betriebsrechnungen Bezug hat und als erster Schritt für die demnächst beginnenden Verstaatlichungsverhandlungen zu betrachten ist. Das Rückkaufsrecht des Staates tritt am 30. Juni 1892 ein. Die Verhandlungen dürften vornehmlich die Kapitalsbetheiligung am Neubau des Pilsener Bahnhofes und die Ausführung der Lokalbahn nach Wegwanow zum Gegenstande haben, da im übrigen die Verhältnisse klar liegen.

Verstaatlichung der beiden Duxer Bahnen.

Die Regierung hat bei verschiedenen Gelegenheiten angekündigt, dass sie von dem Rechte, die Dux-Bodenbacher und die Prag-Duxer Bahn mit dem 1. Januar 1892 einzulösen, Gebrauch machen will. In den letzten Tagen war nun das Gerücht verbreitet, dass den beiden Verwaltungen ein diesbezüglicher Erlass zugekommen sei. Dies ist wohl nicht der Fall, doch werden die Unterhandlungen mit Rücksicht auf die kurze Frist demnächst beginnen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Betriebseröffnung der Lokalbahnen Zauchtel-Fulnek und Zauchtel-Bautsch.

Die im Bau begriffenen Lokalbahnen Zauchtel-Fulnek und Zauchtel-Bautsch werden voraussichtlich am 1. Oktober d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden.

Von den an der Lokalbahn Zauchtel-Fulnek gelegenen Stationen werden die Haltestelle Seitendorf für den Personen- und Gepäckverkehr, die Station Fulnek für den Gesammtverkehr, desgleichen von den an der Lokalbahn Zauchtel-Bautsch gelegenen Stationen die Stationen Odrau, Wigstadtl und Bautsch für den Gesammtverkehr, die Halte- und Ladestelle Jogsdorf, Gross-Glockersdorf und Tschirm für den Personen- und beschränkten Güterverkehr, ferner die Haltestellen Mankendorf, Klein-Hermsdorf und Schwansdorf für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet.

Die Lokalbahnen Zauchtel-Fulnek und Zauchtel-Bautsch stehen im Eigenthume der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sind normalspurig gebaut, werden mit Dampfkraft betrieben und haben in der Station Zauchtel unmittelbaren Geleiseanschluss an das Hauptbahnnetz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, weshalb der Wagenübergang auf derselben anstandslos bewerkstelligt werden kann.

Elektrische Bahn Baden-Vöslau.

Mittelst Erlass des Handelsministeriums wurde der Leobersdorfer Maschinenfabrik-Aktiengesellschaft von Ganz & Comp. die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrische Eisenbahn von Weikersdorf zu den Bädern in Vöslau und von da zum Bahnhof in Vöslau auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt.

Eine neue Lokomotiv-Feuerungsanlage.

Von der K. K. Generalinspektion wurde den Bahnverwaltungen die Vornahme von Versuchen mit der neuen Langerschen Feuerungsanlage empfohlen. Bei dem Bau der Lokalbahn Eisenerz-Vordernberg, welche nach dem gemischten System theils als Zahnrad-, theils als Adhäsionsbahn konstruirt wurde, hat sich nämlich unter Benutzung der gewöhnlichen Lokomotiv-Feuerungsanlage die Oesterreichische Kohle als ungeeignet erwiesen. Nach der Aussage der Sachverständigen wäre die Verwendung Westfälischer Kohle für diese Strecke geboten gewesen. Die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen wollte die Benutzung dieses ausländischen Feuerungsmaterials gern vermieden wissen und bewog den Ingenieur der Nordwestbahn, Theodor Langer, welcher kurz vorher eine neue Lokomotiv-Feuerungsanlage erfunden hatte, mit seiner Erfindung auf der Lokalbahn Eisenerz-Vordernberg unter Benutzung inländischer Kohle Versuche anzustellen. Diese Versuche sind vollkommen geglückt. Es wurde festgestellt, dass bei Benutzung dieser Erfindung die gewöhnliche Oesterreichische Kohle ein vollkommen ausreichendes Feuerungsmaterial bilde. Die neue Feuerungsanlage soll vorläufig bei den 8 Lokomotiven der Eisenerz-Vordernberger Bahn in Verwendung treten, und es wurde berechnet, dass durch die hierbei ermöglichte Anwendung der gewöhnlichen Steierischen Kohle gegenüber der theuren Westfälischen Kohle eine jährliche Ersparniss von 30 000 fl. erzielt werden wird.

Freier Wettbewerb für die Lieferung von Stationswaagen.

In zahlreichen Konzessionsurkunden für Ungarische Vizinalbahnen war bisher die Bestimmung aufgenommen, dass nur Fairbanks-Brückenwaagen verwendet werden dürfen, wodurch selbstredend bei Anschaffung von Waagen jeder Wettbewerb ausgeschlossen wird. Auf Ansuchen eines bedeutenden Industriellen hat der Königlich Ungarische Handelsminister verfügt, dass dem freien Wettbewerbe in Zukunft kein Hinderniss bereitet werden dürfe und dass er die Aufnahme von Beschränkungen des Wettbewerbes in die Konzessionsurkunden der Bahnen fernerhin durchaus nicht mehr gestatte.

Kartirungssätze für die Ungarische Getreideausfuhr.

Die Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen lässt im Einvernehmen mit den Anschlussbahnen vom 1. d. Mts. ab für die Getreideausfuhr wesentlich verwohlfeilte Kartirungssätze in Kraft treten. In denselben ist die Ungarische Transportsteuer, sowie bezüglich der betreffenden Relationen der Frachtzuschlag der Südnorddeutschen Verbindungsbahn bereits enthalten. Die Kartirungssätze sind in 3 Heften enthalten und zwar für den Verkehr von den verstaatlichten Linien der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn nach Böhmen, von Stationen der Königlich Ungarischen Staatsbahnen und der Kaschau-Oderberger Bahn nach Böhmen, endlich von der Ungarischen Staatsbahn und Kaschau-Oderberger Bahn nach Mähren. Die Tabellen, welche zum Theil in Schnittform und für Mähren in Stationstarifen aufgestellt sind, enthalten die Frachtsätze ab Ungarischer Station mit Umkartirung in Wien und Budapest und hat der Versender die Abfertigung zum billigeren Kumulativsatz zu verlangen. Im Verkehre mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zerfallen die Schnittsätze in a) und b) und ist es auch hier dem Versender überlassen, den betreffenden billigeren Schnittsatz zu verlangen.

Sanitäre Untersuchung der nach Meran verkehrenden Personenwagen.

Ein Münchener Gelehrter hat über den Tuberkelgehalt dieser Wagen Untersuchungen angestellt. Er hat nämlich im November 1890, in welchem Monate die meisten Kranken dahin reisen, die Fussteppiche von 10 Wagen, bezw. den Staub darin untersucht und gefunden, dass sich in den Teppichen eines Wagens und zwar auch nur in geringer Menge Bacillen befanden, indem die mit dem Staube von 9 Wagen geimpften Meerschweinchen ganz gesund blieben, während von mit dem Staube des zehnten Wagens geimpften 6 Versuchsthieren 5 erkrankten, deren Krankheit aber einen langsamen Verlauf nahm, und 1 gesund blieb. Dieses günstige Ergebniss ist der grossen Sorgfalt bei der Reinigung dieser Wagen beizumessen.

Freiwillige Beitragsleistung zum Bau einer Bahn (Rechtsfall).

Zum Bau der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn erklärten 2 Einwohner der Stadt Pilgram einen Beitrag von je 500 fl. unter der Bedingung zu leisten, dass die Bahn unmittelbar an Pilgram geführt würde und zugleich der Bahnhof an der Stadt selbst wäre. Sie verweigerten aber diese Leistung, weil der Bahnhof etwa 15 Minuten von Pilgram entfernt sei. Diese Einwendung wurde jedoch mit Entscheidung des Verwaltungs-Gerichtshofes aus dem Grunde abgewiesen, weil die an die Zusage der Leistung eines Bahnbau-Beitrages geknüpfte Bedingung der Anlage eines Bahnhofes durch eine solche Situirung der Station als erfüllt zu betrachten ist, welche sich nach den technischen Anforderungen als möglich darstellt, nachdem eine bestimmte Entfernung nicht ausbedungen wurde. (V.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 88/91.)

Betriebseinnahmen im Juli d. J.

Im Monat Juli d. J. wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 11 735 263 Personen und 7 550 771 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 25 602 821 fl. erzielt, d. i. für das Kilometer 953 fl. — Im gleichen Monat des Vorjahres betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 10 251 342 Personen und 7 216 391 t Güter 26 195 918 fl. oder für das Kilometer 999 fl. Daher ergibt sich für den Monat Juli d. J. eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 4,6 %. Die auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen in den ersten 7 Monaten 1891 erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 163 546 136 fl., in dem gleichen Zeitraume des Vorjahres auf 162 028 963 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen für den eben genannten Zeitabschnitt des laufenden Jahres 26 754 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 26 181 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer für die Betriebsperiode Januar-Juli d. J. auf 6 113 fl. gegen 6 189 fl. im Vorjahre, d. i. um 76 fl. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, für 1891 auf 10 479 fl. gegen 10 610 fl. im Vorjahre, d. i. um 131 fl., mithin um 1,2 % ungünstiger.

Personenverkehr auf den Ungarischen Staatsbahnen im August d. J.

Die Ergebnisse des Personenverkehrs auf den Ungarischen Staatsbahnen gestalten sich ununterbrochen sehr günstig. Die Frequenz steigt unter dem Einflusse des Zonentarifes und die Wirkungen der ermässigten Fahrpreise sind auch auf den übernommenen Linien der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft sofort wahrnehmbar geworden. Im August d. J. wurden auf den Ungarischen Linien der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft um 290 400 Personen und um 4 500 Stück Personengüter mehr befördert, als im gleichen Monat des Vorjahres. Im selben Monate wurden auf sämmtlichen Linien der Ungarischen Staatsbahnen befördert 2 636 100 Personen, 106 800 Stück Gepäck und 1 871 600 fl. vereinnahmt; gegen das Vorjahr ergibt sich eine Steigerung um 776 000 Personen, 7 900 Gepäckstücke und der Einnahme um 178 500 fl. In der Periode von Januar bis August d. J. wurden befördert 12 932 700 Personen, 483 900 Gepäckstücke und 9 096 400 fl. vereinnahmt. In der gleichen Periode des Vorjahres wurden befördert 10 136 800 Personen, 443 700 Gepäckstücke und 8 297 400 fl. vereinnahmt. Es ergibt sich hiernach für 1891 eine Zunahme von 2 795 900 Reisenden, 40 200 Gepäckstücken und der Einnahme um 799 000 fl. Diese Ziffern ergeben sich nach der provisorischen Aufstellung; nach den bisherigen Erfahrungen ist von der definitiven Abrechnung ein noch günstigeres Resultat zu erwarten.

Eröffnung der Haltestelle Kückersdorf.

Auf der Kärntner Linie der Südbahn ist zwischen den Stationen Kühnsdorf und Grafenstein die Haltestelle Kückersdorf am 13. d. Mts. für den Personenverkehr und beschränkten Gepäckdienst eröffnet worden. Daselbst werden sämmtliche in der Strecke Unter-Drauburg-Klagenfurt verkehrenden Personenzüge je 1 Minute halten.

Unterkrainer Bahnen.

Nachdem das vom Krainerischen Landtag beschlossene Gesetz, betreffend die Garantieleistungen seitens der Provinz Krain für den Bau der Unterkrainer Bahnen, die Allerhöchste Sanktion erhalten hat, wurden auf Grundlage derselben und des vom Reichsrathe angenommenen Gesetzes vom Handelsministerium Unterhandlungen mit dem Krainerischen Landesausschuss und den Baukonsortien gepflogen. Dieselben sind nunmehr beendet und es dürfte in nächster Zeit die Konzession zum Bau dieser Bahnen erfolgen. Dieselben haben eine Länge von 131,5 km, von welchen 82,5 km auf die Hauptlinie Laibach-Treffen-Rudolfswerth und 49 km auf den bei der Station Grosslupp abzweigenden Flügel nach Gottschee entfallen. Die Baukapitalbeschaffung wird in folgender Weise gesetzlich bestimmt: Der Staat gewährt eine Subvention in der Höhe von 2½ Millionen Gulden in der Form der Erwerbung des gleichen Nominalbetrages in von den Konzessionären voll einzuzahlenden Stammaktien einer zu bildenden Aktiengesellschaft gegen Zahlung des Kaufpreises in 5 nicht vor Ablauf des Jahres 1892 beginnenden Raten zu 500 000 fl. unter nachstehender Bedingung: Das restliche Erforderniss von 7½ Millionen Gulden zur Deckung der (einschl. der Kosten für die Escomptirung des Staatsbeitrages) mit dem Minimalbetrage von 10 Millionen Gulden veranschlagten effektiven Baukosten ist ohne Belastung des Staatsschatzes durch Ausgabe von 4% Prioritätsobligationen, Prioritätsaktien mit einer 4 % Vorzugsdividende und von Stammaktien, von welchen die Interessenten mindestens 600 000 fl. zu übernehmen haben, sicher zu stellen.

Hängesitze auf Lokomotiven.

Zur Erleichterung des Dienstes der Lokomotivführer und Heizer wurde von der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen verfügt, dass die Güterzuglokomotiven mit Hängesitzen zur abwechselnden Benutzung des Maschinenpersonals ausgerüstet werden können.

Diese auch auf den übrigen Oesterreichischen Bahnen zur Einführung gelangende humane Einrichtung wurde durch einen dieselbe befürwortenden, auch in Nr. 31 S. 306 d. Ztg. wiedergegebenen Aufsatz in „Glaser's Annalen“ veranlasst.

Böhmisch-Mährischer Müllertag.

Diese in Prag abgehaltene Versammlung beschloss eine Resolution hinsichtlich der Tariffrage. In dieser Resolution wird als dringend und nothwendig erklärt, dass im Hinblicke auf die Verstaatlichung des Ungarischen Netzes der Staatsbahn der im Jahre 1882 zwischen der Staatsbahn und der Oesterreichischen Regierung abgeschlossene Vertrag einer gründlichen Revision unterzogen werde; womöglich möge zur Verstaatlichung des Oesterreichischen Netzes der Staatsbahn geschritten werden. Der neue Gütertarif der Staatsbahnen möge zu einem Kilometertarif umgestaltet und diese Aenderung auf alle jene Bahnen ausgedehnt werden, deren Konzession es zulässt. Ein Delegirter theilte mit, dass vom 1. Januar 1892 an Getreide und Mehl gleichmässig tarifirt werden und dass den Mühlen beim Bezuge des Getreides eine 17 % Ermässigung gewährt werden wird. Die Ausnahmetarife für Mehl sollen nach einer Mittheilung der Direktion der Nordwestbahn von Neujahr an aufgehoben werden. Die Versammlung beschloss, an den Handelsminister ein Telegramm abzusenden, in welchem ihm für das bisherige Entgegenkommen in der Tariffrage der Dank ausgesprochen und die Bitte beigefügt werden solle, dieser Frage auch weiterhin die grösste Aufmerksamkeit zuzuwenden.

Mehreinnahmen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Gehaltsaufbesserung ihrer Bediensteten.

Der Verwaltungsrath der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat beschlossen, die Gehälter der Diener und Unterbeamten zu erhöhen, gewisse Kategorien von Angestellten, wie die Lokomotivführer, aus der Klasse der Diener in jene der Unterbeamten zu versetzen und die Quartiergelder der Beamten zu reguliren. Diese Maassregel, zu welcher die Initiative von dem Generaldirektor der Gesellschaft, Hofrath Jeitteles, ausgeht, wird jährlich über 300 000 fl. in Anspruch nehmen.

Das Unternehmen hat im verflossenen Jahre einen Ueberschuss von mehr als 1,5 Millionen über jenen Betrag erzielt, welcher konzessionsmässig zur ausschliesslichen Verfügung der Aktionäre verbleibt. Seither sind neuerdings namhafte Mehreinnahmen erzielt worden, so dass der Ueberschuss auf rund 2 Millionen steigt. Bringt man von diesem Betrage die den Angestellten der Gesellschaft zugewendete Summe in Abzug, so erübrigt immer noch ein ebenso grosser oder vielleicht grösserer Ueberschuss als der letztjährige, welcher hälftig zwischen Staat und Gesellschaft zu theilen ist.

Ausserordentliche Generalversammlung der Arad-Temesvarer Bahn am 24. August d. J.

Es wurde in dieser Versammlung die Kündigung sämmtlicher noch im Umlaufe befindlichen und unverloosten 5 % Prioritätsobligationen der obigen Bahn vom 1. September 1871 beschlossen. Nachdem die Genehmigung der Regierung hierzu herabgelangt ist, wird die Einlösung, vom 1. März 1892 angefangen, bei der Budapester Kasse der Arad-Temesvarer und bei der Wiener Kasse der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn erfolgen, von diesem Tage ab hört auch die weitere Verzinsung der Prioritäten auf. Bei der Einlösung sind die Originalobligationen mit den dazu gehörigen noch nicht fälligen Kupons zu übergeben; dagegen wird der Werthbetrag der fehlenden Kupons von der Einlösungssumme in Abzug gebracht werden.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Das herrliche Herbstwetter hat in den Räumen der Wiener Börse die sommerliche Ruhe wieder herbeigeführt. Die Spekulation hat empfindliche Verluste erlitten und das Publikum hält sich fern, so lange die politischen Bedenken nicht zerstreut sind; ein solches erregt das Gelingen der Russischen Anleihe von ½ Milliarde und der Tiefstand der Berliner Börse. Für Bahnen war infolge der besseren Einnahmeausweise günstigere Stimmung, zumal es verlautete, dass gegenwärtig Konferenzen der Oesterreichischen Eisenbahnen wegen der Rückwirkung der Preussischen Getreidetarife stattfinden, durch deren Ermässigung der Ungarische Export auf die Ruttka-Oderberger Linie gedrängt wird. Es stiegen Kaiser Ferdinands-Nordbahn (2745), Nordwestbahn (232), Elbethalbahn (212, 50) und Südbahn (103, 25) ohne besonderes Motiv; dann Aussig-Teplitzer (1440) wegen ihrer Anschaffung von weiteren 500 Kohlenwagen, Böhmische Westbahn (341), Dux-Bodenbacher (ohne definitive Notirung) und Prag-Duxer (Stammaktien 89, 25 und Prioritätsaktien 131) infolge der Verstaatlichungsgerüchte. Lebhaft begehrt waren Wagenleihaktien. Etwas vernachlässigt blieben Carl Ludwigbahn (204, 50) und Staatsbahn (284).

Aus Frankreich.

Umbau des Bahnhofs Asnières.

Die Westbahn-Gesellschaft hat dem Minister der öffentlichen Arbeiten als dringlich die Pläne für den Umbau des Bahnhofes Asnières unterbreitet. Die Umwandlungen erstrecken sich auf folgende 3 Punkte: 1. Die Abzweigung der jetzt vom Bahnhof Asnières als Kopfstation ausgehenden Linie nach Argenteuil soll am äussersten Ende der Seineüberbrückung erfolgen. 2. Die Linien nach der Normandie sollen völlig unabhängig von den anderen Strecken gemacht werden, also ein besonderes Geleisbündel bilden und mitten durch die beiden gegenwärtigen Geleise, welche einerseits Argenteuil, andererseits Versailles (rechtes Ufer) zum Ziele haben, führen. 3. Der neu eröffnete Bahnhof Bécon-les-Bruyères und das in la Garenne-Bezons mündende Verbindungsgeleis soll die Linie nach Argenteuil, auf der sich jetzt der Zugverkehr nach Saint-

Germain bewegt, von diesem entlasten und die in Asnières anhaltenden Omnibuszüge nach Saint-Germain auf die Linie nach Versailles (rechtes Ufer) übertragen, so dass nur die direkten Züge nach Saint-Germain auch ferner die Geleise nach Argenteuil benutzen.

Strassenbahnen des Nordens.

Der Handels-Gerichtshof von Lille hat die Auflösung der Strassenbahngesellschaft des Nordens (Société des tramways du Nord) und die Ungültigkeit der auf den letzten beiden Hauptversammlungen der Gesellschaft wegen Umwandlung des Grundkapitals gefassten Beschlüsse ausgesprochen. Die Gesellschaft hat Berufung eingelegt.

Zusammenstellbare Fahrscheine.

Auf Veranlassung des Ministers der öffentlichen Arbeiten haben die Eisenbahngesellschaften eine Verlängerung der Gültigkeitsdauer der zusammenstellbaren Fahrscheine eingeführt. Diese Verlängerung kann zweimal von dem Inhaber des Fahrscheinheftes gegen Erlegung eines Zuschlages von jedesmal 10 % des ursprünglichen Gesammt-Fahrpreises in Anspruch genommen werden und erstreckt sich auf die Hälfte der 60 Tage betragenden ursprünglichen Gültigkeitsdauer, also jedesmal auf 30 Tage.

Der Betrieb der Pariser Gürtelbahn.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat in Uebereinstimmung mit den Beschlüssen des Eisenbahnraths die zwischen der Genossenschaft (Syndicat) der beiden Pariser Gürtelbahnen einerseits sowie der West- und Ostbahn andererseits am 20. und 31. Dezember 1890 abgeschlossenen 3 neuen Betriebsverträge genehmigt.

Der mit der Westbahn wegen der Zugförderung und der Beistellung der Fahrbetriebsmittel für den Personenverkehr der Kleinen Gürtelbahn vereinbarte Vertrag tritt an Stelle des bezüglich der rechtsufrigen Gürtelbahn am 18. Dezember 1868 sowie des bezüglich der linksufrigen Gürtelbahn am 29. Dezember 1880 geschlossenen Vertrages und hat vom 1. Januar d. J. ab 3 Jahre Gültigkeit. Die Westbahn verpflichtet sich, alle erforderlichen Lokomotiven sowie 10 Züge von je 15 Fahrzeugen beizustellen. Die Zugförderungsentschädigung beträgt für die Maschinen einschliesslich Miethe, Bedienung, Schmierung usw., 0,85 Frcs. für das durchlaufene Kilometer bezüglich der regelmässigen, 1,10 Frcs. bezüglich der nicht regelmässigen Züge; für Wagen, die nicht mit geschlossenem Oberdeck versehen sind, einschliesslich Beistellung, Unterhaltung usw. 7,5 Cts. für das durchlaufene Kilometer, für Wagen mit geschlossenem Oberdeck 8,2 Cts.

Ein zweiter Vertrag ist mit der Westbahn einerseits bezüglich der Zugförderung und Beistellung der Fahrbetriebsmittel für die auf der Strecke Noisy-le-Sec-Achères-Juvisy der Grossen Gürtelbahn verkehrenden Personenzüge andererseits bezüglich der Zugförderung der auf derselben Strecke verkehrenden Güterzüge geschlossen worden und ersetzt den am 3. September 1882 für den vorläufigen Betrieb der Grossen Gürtelbahn von Noisy-le-Sec über Achères bis Juvisy geschlossenen Vertrag nebst Nachtragsbestimmungen. Im Personenverkehr beträgt die Entschädigung der Westbahn bezüglich jeder Lokomotive, die einem bis zu 8 Wagen umfassenden Zuge vorgespannt ist, sowie unveränderlich bezüglich jeder leer laufenden Lokomotive 65 Cts., bezüglich jedes Wagens 2 Cts. für das zurückgelegte Kilometer. Im Güterverkehr ist die Entschädigung bezüglich der dreiachsigen gekuppelten Lokomotiven an der Spitze eines regelmässigen Zuges auf 1,15 Frcs., an der Spitze eines Bedürfnisszuges auf 1,25 Frcs., bezüglich der leer laufenden Maschinen auf 1 Frc. und bezüglich der Wagen auf 5 Cts. für das geleistete Kilometer festgesetzt.

Der mit der Ostbahn geschlossene Vertrag betrifft einerseits die Förderung der Personenzüge und die Beistellung der Fahrbetriebsmittel für die „leichten Züge“ auf den Strecken Sucy-Bonneuil-Juvisy und Sucy-Bonneuil-Massy-Palaiseau der Grossen Gürtelbahn, andererseits die Förderung der Güterzüge auf den Strecken Noisy-le-Sec-Valenton-Juvisy und le Bourget-Noisy der Grossen Gürtelbahn und ändert nur in einigen Punkten den bereits am 27. und 31. Januar 1890 ergänzten Vertrag vom 31. März 1877 (bezüglich des Personenverkehrs), sowie das am 29. Januar und 8. Februar 1879 getroffene Abkommen (bezüglich des Güterverkehrs). Die der Ostbahn zugebilligte Entschädigung beträgt bezüglich der Personenzüge für einen aus Tenderlokomotive, einem gemischten Wagen I./II. Klasse und einem Wagen III. Klasse mit Gepäckabtheilung bestehenden leichten Zug 70 Cts. für das Zugkilometer, für eine leer lautende Maschine 60 Cts. für das Kilometer, für jeden ausserdem zugefügten Wagen 5 Cts. für das Kilometer; bezüglich der Güterzüge für eine dreiachsige gekuppelte Maschine an der Spitze eines regelmässigen Zuges 1,20 Frcs., an der Spitze eines Bedürfnisszuges 1,30 Frcs., für 1 Maschine mit 3 leeren Wagen 1 Frc. für das Kilometer.

Herstellung einer direkten Bahn Paris-Reims.

Obwohl Reims eine der bedeutendsten Handelsstädte Frankreichs und wegen seines verschanzten Lagers, das einem im Besitze des linken Maasufers befindlichen Feinde den Weg nach Paris versperren soll, von grossem strategischen Werthe ist, besitzt es bisher keine direkte Eisenbahn nach Paris, sondern steht nur durch die nach der Ostbahnlinie Paris-Nancy führende Zweigbahn Reims-Epernay oder durch die nach der Nordbahnlinie Paris-Laon führende Zweigbahn Reims-Soissons mit Paris in Verbindung. Gegenwärtig ist eine neue Bahn im Bau, die von Station Trilport der Ostbahnlinie Paris-Nancy ausgeht, die Linie Château-Thierry-Compiègne in Ferté-Milon erreicht, die Geleise dieser Linie bis Armentières (Aisnedepartement) benutzt, in Bazoches das Veslethal gewinnt und diesem bis zum Anschluss an die Linie Soissons-Reims folgt. Die Krümmungs- und Steigungsverhältnisse dieser direkten Eisenbahn von Paris nach Reims sind derartig gestaltet, dass Schnellzüge künftig in 2¼ (statt jetzt in 3) Stunden eine Verbindung zwischen beiden Städten herstellen können; Voraussetzung hierfür ist indessen die Legung von Doppelgeleisen auf der ganzen Strecke. Da die Regierung mit der Absicht umgeht, aus Sparsamkeitsrücksichten vorläufig nur 1 Geleis zu legen, so sind der Bürgermeister von Reims, der Vorsitzende der Handelskammer dieser Stadt und der Ostbahndirektor Barabant wegen Legung von Doppelgeleisen beim Minister der öffentlichen Arbeiten vorstellig geworden.

Betriebseröffnungen.

1. Von der im Oisedepartement gelegenen Lokalbahn Estrées-Saint-Denis-Froissy ist am 17. August die Theilstrecke Saint-Just-en-Chaussées-Froissy (20 km) mit den Zwischenstationen Wavrignies, Thieux, Campremy und Noyer-Saint-Martin dem Betriebe übergeben worden.

2. Die Südfrankreich-Eisenbahngesellschaft (compagnie des chemins de fer du Sud de la France) hat am 31. August von der Linie Digne-Saint-André die Theilstrecke Digne-Mézel (13,5 km) mit der Zwischenstation Gaubert-le-Chaffaut dem Verkehre übergeben.

3. Die Allgemeine Gesellschaft für wirthschaftliche Eisenbahnen (société générale des chemins de fer économiques) hat die Theilstrecke Beauquesne-Albert (30,5 km) der im Sommedepartement gelegenen Lokalbahn Doullens-Albert nicht am 26. Juli, sondern erst am 3. August in Betrieb genommen (vgl. Nr. 69 S. 669 d. Ztg.). Die Zwischenstationen der Strecke sind Raincheval, Vauchelles, Louvencourt, Acheux, Bertrancourt (Haltestelle), Mailly, Mesnil-Martinsart und Aveluy (Haltepunkt).

Allgemeine Gesellschaft für wirthschaftliche Eisenbahnen.

Das in 13 Departements vertheilte Netz dieser Gesellschaft umfasst 1543 km, von denen 1398 km eigene und 145 km Pachtlinien sind. Von den eigenen Linien sind 807 km im Betriebe, 276 km im Bau und 315 km konzessionirt, aber noch nicht für gemeinnützig erklärt; von den Pachtlinien befinden sich 6 km im Betriebe und 139 km im Bau. Der Spurweite nach scheiden sich die eröffneten Linien in 337 km mit Vollspur, in 6 km mit gemischter Spur und in 470 km mit Schmalspur (1 m); die im Bau befindlichen und konzessionirten Linien haben sämmtlich ebenfalls die Meterspur. An Fahrbetriebsmitteln sind 87 Lokomotiven (26 voll-, 61 schmalspurig), 161 Personenwagen (57 voll-, 104 schmalspurig) und 1380 Güterwagen (465 voll-, 715 schmalspurig) vorhanden. Von dem für 1890 verfügbaren Gewinn werden nach dem Beschlusse der am 19. Juni d. J. abgehaltenen Hauptversammlung 81,25 Frcs. an den Antheilschein von 5000 Frcs. Nennwerth vertheilt und 1416002,07 Frcs. den verschiedenen Rücklagen zugeführt.

Pariser Stadtbahn.

Der Seinepräfekt hat die öffentliche Abstimmung über die Gemeinnützigkeit der von Berlier entworfenen unterirdischen elektrischen Röhren-Strassenbahn eingeleitet. Die Richtungslinie dieser Bahn ist vom Gemeinderath folgendermaassen festgesetzt: Vincenner Avenue (Station der Gürtelbahn), Platz der Nation, Diderot-Boulevard bis zur Erard-Strasse, Rambouillet-Platz, Rambouillet-Strasse, Daumesnil-Avenue, Diderot-Boulevard (Lyonner Bahnhof), Lyonner Strasse, Platz der Bastille (Vincenner Bahnhof), Saint-Antoine-Strasse, Rivoli-Strasse, Eintrachtsplatz, Avenue der Champs-Elysées, Victor Hugo-Avenue und Bugeaud-Avenue (Station der Gürtelbahn). Paris wird durch diese Bahn in seiner grössten Breite gekreuzt, trotzdem wird die Fahrzeit für die ganze Strecke noch nicht eine halbe Stunde betragen; der Fahrpreis ist mit 30 Cts. für die I. Klasse, mit 15 Cts. für die II. Klasse in Aussicht genommen.

Fahrkarten-Ausgabe.

Nach einem Urtheil des Handelsgerichts des Seinedepartements übernimmt eine Eisenbahngesellschaft, welche ohne jeden Vorbehalt Fahrkarten an Reisende verausgabt, diesen gegenüber die Verpflichtung, sie in dem ersten Zuge, der fahrplanmässig die auf den Fahrkarten angegebene Wagenklasse führt, und innerhalb der fahrplanmässigen Frist zu befördern.

Bücherschau.

1. Unter dem Namen „Voie Etroite“ (Schmalspur) ist eine Monatsschrift zur Vertretung der Interessen der Lokalbahnen, namentlich zur Beförderung des Baues von Bahnen mit 60 cm Spurweite ins Leben gerufen worden.

2. Des dommages-intérêts en matière de transports (Entschädigungsforderungen im Verkehrswesen) von A. Cotelle, Rechtsanwalt — Buchhandlung Marchal & Billard, Paris (Dauphine-Platz Nr. 27), Preis 8 Frcs. Im ersten Kapitel werden die allgemeinen Rechtsgrundsätze behandelt, die zur Begründung von Entschädigungsforderungen dienenden Urkunden geprüft und Rathschläge über die bei Abnahme von Waaren zu beobachtenden Vorsichtsmaassregeln gegeben. Die Kapitel 2 bis 4 behandeln die Haftpflicht bei Lieferfristversäumnissen, bei Beschädigungen und bei Verlusten. In Kapitel 5 sind die allgemeinen Grundsätze für die Entschädigungspflicht für die bei der Eisenbahnbeförderung vorgekommenen Unfälle einer Prüfung unterzogen.

Aus Südamerika.

Argentinien.

Infolge der Finanzwirren, die über Argentinien hereingebrochen sind, ist auch die Lage des Eisenbahnwesens eine sehr gedrückte. Auf den in Bau befindlichen Linien sind die Arbeiten fast überall eingestellt worden, während sich für die in Bauvorbereitung befindlichen Bahnen vor Ablauf mehrerer Jahre schwerlich Unternehmer finden dürften. Da so der Eisenbahnbau in Argentinien auf mehrere Jahre zum Stillstand verurtheilt ist, bis sich eben das Vertrauen der Europäischen Geldleute in die Argentinische Zahlungsfähigkeit gehoben hat, erscheint es angezeigt, sich die Entwickelung der Argentinischen Eisenbahnen durch einige, amtlichen Quellen entnommene Zahlen ins Gedächtniss zu rufen.

Jahr	Baulänge km	Anlagekapital Golddollars	Jahr	Baulänge km	Anlagekapital Golddollars
1857	10	285 408	1874	1 249	38 090 350
1858	18	450 300	1875	1 384	40 990 210
1859	23	578 480	1876	1 665	44 924 321
1860	39	585 030	1877	2 262	54 870 925
1861	39	784 080	1878	2 262	54 870 925
1862	47	1 417 536	1879	2 262	54 870 925
1863	61	1 540 134	1880	2 273	58 343 981
1864	94	1 747 700	1881	2 402	59 151 721
1865	213	5 379 898	1882	2 666	61 962 005
1866	514	12 170 450	1883	3 124	76 535 191
1867	566	13 592 831	1884	3 728	80 036 932
1868	572	13 863 964	1885	4 626	113 705 351
1869	604	16 026 951	1886	5 960	129 035 338
1870	732	18 835 703	1887	7 068	199 332 635
1871	852	23 983 582	1888	7 255	220 746 247
1872	965	28 950 480	1889	11 500	310 614 360
1873	1 104	30 653 407			

Ausserdem sind noch etwa 5 000 km vorhanden, die grossentheils gebaut sind und nur noch geringe Arbeiten erfordern, um eröffnet werden zu können.

Die Buenos Ayres and Pacific Railway Company bildete sich im Jahre 1882 zur Herstellung einer Bahn von Mercedes in der Provinz Buenos Ayres nach Villa de Mercedes in der Provinz San Luis. Nach Eröffnung ihrer Stammlinie erwarb die Gesellschaft die Konzession für eine 1888 in Betrieb genommene Verlängerung. An Anlagekapital sind 3 314 340 £ beschafft, doch wurde es beim Bau der als Villa-de-Mercedes-Railway und Mercedes-Extensions bekannten Linien vollkommen aufgebraucht. Nun erforderten die durch die Ueberschwemmungen des Jahres 1889 hervorgerufenen Nacharbeiten bis Ende 1890 eine Summe von 342 713 £, von welcher 209 083 £ durch Verkauf von Schuldverschreibungen an eine Unternehmergesellschaft, 27 530 £ durch die Betriebs-Reinerträge des Jahres 1890 und fernere 42 606 £ durch diejenigen des Jahres 1888 bestritten wurden. Zur Deckung des dann noch fehlenden Betrages von 63 494 £ und des 1889 eingetretenen Betriebsverlustes von 33 731 £ sowie zur Beschaffung von Fahrbetriebsmitteln hat die Gesellschaft eine schwebende Schuld von 150 000 £ aufgenommen, welche sie durch Abschluss einer ihr zugleich neue Hilfsquellen bietenden Anleihe zweiter Hypothek von 200 000 £ zurückzuzahlen beabsichtigt. Die Lage der Gesellschaft ist nach dem am 5. August d. J. der Hauptversammlung erstatteten Geschäftsbericht keineswegs glänzend, weil die verheerenden Ueberschwemmungen, die Finanzwirren, welche der (während der nächsten 3 Jahre durch Zoll-Schuldverschreibungen zu bestreitenden) Zinsengewähr des Staates jeden Werth nehmen und schliesslich die Zahlungspflicht für die ausgeführten Arbeiten schwer zu bewältigende Schwierigkeiten bieten. Trotz Berücksichtigung dieser Umstände berechtige gleichwohl die jetzige Lage zu den besten Hoffnungen für die Zukunft.

Bei der East Argentine Raylway Company hat sich 1890 trotz der Handelsstockungen und trotz der vom April bis Oktober fast ununterbrochen anhaltenden Einstellung der Dampfschifffahrt auf dem Oberlaufe des Uruguay sowohl der Personen- als auch der Güterverkehr gehoben; bei der tiefen Entwerthung des Papiergeldes, in dem die Einnahmen erhoben werden, sind indessen die Vortheile des Verkehrsaufschwunges vollständig verloren gegangen. Es stehen demnach den 38 875 £ betragenden Betriebseinnahmen Betriebsausgaben einschliesslich des Verlustes durch Goldaufgeld in Höhe von 38 518 £ gegenüber, so dass nur ein Ueberschuss von 357 £ verbleibt. Einschliesslich der von der Regierung auf Grund der Zinsengewähr zu zahlenden Summe beträgt für 1890 der Ueberschuss 69 171 £ und nach Abzug der 22 835 £ erfordernden verschiedenen Lasten der Reingewinn 46 336 £. Ausserdem waren Ende 1890 von dem in 1889 erzielten Ueberschuss noch 96 896 £ übrig, so dass im ganzen 143 232 £ zur Verfügung standen. Die am 26. Juni d. J. abgehaltene Hauptversammlung hat mit Rücksicht darauf, dass während 5 Betriebsjahre der Ueberschuss auch zur Vervollständigung des Fahrparks herangezogen werden muss, beschlossen, den noch rückständigen Gewinn des Jahres 1889 einschl. der geleisteten Abschlagszahlung nur mit 5 % zu bemessen und die Gewinnvertheilung für 1890 noch auszusetzen, weil die Regierung der Gesellschaft noch 85 214 £ schuldet, die gemäss dem Gesetz vom 23. Januar 1891 zweifellos vermittelst der neu geschaffenen 6 % Zoll-Schuldverschreibungen bezahlt werden. Die Eröffnung der an die Argentine North-Eastern Railway anschliessenden zweiten Theilstrecke der Corrientes-Eisenbahn dürfte später den günstigsten Einfluss auf das Unternehmen ausüben.

Die Cordoba Central Railway Company hatte 1890 auf ihrer 128,5 Meilen langen Stammlinie eine Einnahme von 666 552 Piastern, eine Ausgabe von 327 009 Piastern oder 49,06 % der Einnahme und demnach einen Ueberschuss 339 543 Piastern, dagegen auf der 549,25 Meilen langen Central-Northernlinie eine Einnahme von 3 166 106 Piastern, eine Ausgabe von 2 568 257 Piastern oder 81,06 % der Einnahme und nur einen Ueberschuss von 599 849 Piastern. Wenn auch beide Linien unter dem hohen Goldaufgelde schwer gelitten haben, so ist doch der Verkehr der Stammlinie befriedigend gewesen, während die Central-Northernlinie durch die hohen Lagerungskosten und den drückenden Tarif für die Materialsendungen von Buenos Ayres nach Rosario, durch den allgemeinen Geldmangel und die Einstellung des Baues auf den Nachbarbahnen besonders auf der für Staatsrechnung gebauten Central-Northern Extensionslinie belastet wurde. Die Betriebsergebnisse des laufenden Jahres scheinen sich für beide Linien günstiger zu gestalten; besonders setzt man grosse Hoffnungen auf den Zucker von Tucuman und auf die diesjährige Ernte, die drei Mal so reichlich als im Vorjahre auszufallen verspricht. Die Zuschüsse der Regierung auf Grund der Zinsengewähr sind in Zoll-Schuldverschreibungen gezahlt worden. Die von der Gesellschaft bisher für Staatsrechnung betriebene Strecke Tucuman-Chilcas ist der Regierung am 31. Januar d. J. zurückgegeben worden. An dem Bau der Linie Cordoba-Rosario, die eine ununterbrochene schmalspurige Verbindung zwischen Tucuman und dem Hafen Rosario herstellen soll, wird thätig gearbeitet, so dass sie im Oktober d. J. dem Betriebe übergeben werden kann.

Die Schuldscheininhaber der Entre-Rios Central Railway und der Entre-Rios Central Railway Extensions haben seit Anfang dieses Jahres keine Zinsen erhalten. Es wurde ihnen daher von der Argentinischen Nationalregierung und von der Provinzialregierung von Entre-Rios der Vorschlag gemacht gegen Rückgabe ihrer Schuldverschreibungen und gegen Bezahlung von 70 000 £ für Enteignung von Grund und Boden und für andere zur Bahnanlage gehörige Gegenstände 1. die fraglichen Linien zu übernehmen, 2. sich durch Aushändigung von 500 000 £ in Schuldverschreibungen der National-Zollanleihe und von 300 000 £ in Provinzial-Schuldverschreibungen von Entre-Rios für befriedigt zu erklären. Eine am 21. Mai d. J. behufs Beschlussfassung über diese Frage berufene Versammlung der Schuldscheininhaber konnte sich indessen nicht entschliessen, diese Vorschläge ohne weiteres anzunehmen, sondern setzte zunächst einen Ausschuss ein, der die Frage prüfen und versuchen sollte, günstigere Bedingungen

zu erhalten. Diesem Ausschuss gelang es, die Provinzialregierung von Entre-Rios zu bewegen, dass sie für die 300 000 £ Provinzial-Schuldverschreibungen entweder die Provinzialsteuern (contribucion directa und tablada taxes) oder auch die von der Nationalregierung zu zahlenden Zinsen der in Höhe von 8 500 000 Piastern Gold in der Umwandlungskasse hinterlegten 4½ % Schuldverschreibungen als Pfand bestellte. Unter dieser Bedingung empfahl der Ausschuss den Schuldscheininhabern in einer am 17. Juli abgehaltenen Versammlung die Annahme der Argentinischen Vorschläge, da die fraglichen Bahnen eine ausgezeichnete Erwerbung seien. Die Schuldscheininhaber nahmen demnach die Vorschläge an und beauftragten den Ausschuss zur Ausarbeitung eines Planes für die Bildung der Betriebsgesellschaft. Dieser Plan ist in einer am 6. August abgehaltenen Versammlung angenommen und bestimmt, dass für beide Bahnen eine einzige Gesellschaft mit einem Grundkapitale von 3 276 400 £, von denen 1 693 260 £ 5 % Vorzugs- und 1 583 140 £ Stamm-Antheilscheine sein sollen, gebildet werde. Die Gläubiger der Entre-Rios Central Railway erhalten 995 020 £ Vorzugs-Antheilscheine (65 % ihrer Forderung) und 535 780 £ Stamm-Antheilscheine (35 % ihrer Forderung); die Gläubiger der Entre-Rios Central Railway Extensions erhalten 698 240 £ Vorzugs-Antheilscheine (40 % ihrer Forderung) und 1 047 360 £ Stamm-Antheilscheine (60 % ihrer Forderung). Die zur Enteignung von Grund und Boden erforderlichen 70 000 £ sowie die zur Instandsetzung der Bahn und des Fahrparks erforderlichen 100 000 £ sollen nöthigenfalls unter Verpfändung der Provinzial- und National-Schuldverschreibungen durch kleine Ausgaben von Schuldverschreibungen beschafft werden.

Die endgültigen Abrechnungen der Französischen Gesellschaft der Provinzialbahnen von Santa Fé zeigen deren Betriebsergebnisse noch etwas günstiger als in Nr. 46 S. 460 d. Ztg. angegeben: Einnahme 2 034 711 Frcs., Ausgabe 1 585 537 (statt 1 602 951) Frcs. und demnach Ueberschuss 449 174 Frcs. Wenn also auch die Ausgaben zur Deckung der Einnahmen mehr denn ausreichen, während sich im Vorjahre noch ein Betriebsfehlbetrag ergab, so befindet sich die Gesellschaft darum keineswegs in einer rosigen Lage. Das 10 Millionen betragende Gesellschaftskapital ist durch Bezahlung von Zinsen an die Gläubiger der Gesellschaft und an die Inhaber derjenigen Schuldverschreibungen, die von der Provinz zum Bau der von der Gesellschaft gepachteten Linien ausgegeben wurden, verwendet oder richtiger festgelegt und nun theils durch 5 % Rentenbriefe der Provinz Santa Fé, theils durch ein Guthaben der Gesellschaft bei der Provinzialregierung ersetzt. Die Gesellschaft hat daher mit Rücksicht auf die Unzulänglichkeit ihrer Reineinnahmen, auf die Unmöglichkeit, die von der Provinz übergebenen Werthpapiere weiter zu begeben, und auf die Festlegung ihres Grundkapitals eine durch 5 % Rentenbriefe der Provinz Santa Fé gewährleistete Anleihe von 800 000 Frcs. behufs Bezahlung des von ihr zu tragenden Theils der am 1. Juli d. J. fällig gewesenen Zinsen aufnehmen müssen. Endlich kündigt der Geschäftsbericht die demnächstige Berufung einer ausserordentlichen Hauptversammlung, der ein mit der Provinzialregierung von Santa Fé abzuschliessender neuer Vertrag zur Prüfung unterbreitet werden wird, an; der neue Vertrag soll der Gesellschaft thatsächliche Vortheile verschaffen, so dass sie wenigstens zum Theil für die Zinsengewähr, auf die sie hatte rechnen zu können geglaubt, Ersatz findet. Die am 30. Juni abgehaltene ordentliche Hauptversammlung hat die Maassnahmen des Verwaltungsrathes einstimmig gutgeheissen. Anstatt des angekündigten Rechtsstreites wird also eine gütliche Auseinandersetzung zwischen Gesellschaft und Provinzialregierung erfolgen.

Brasilien.

Die Allgemeine Brasilianische Eisenbahngesellschaft, welche bisher nur die 1885 eröffnete, 111 km lange Linie von dem Hafen Paranagua über Morretes nach Curityba mit einer kilometrischen Zinsengewähr von 20 500 Frcs. betrieb, erhielt auf Grund des Gesetzes vom 24. November 1888 Nr. 3397 durch Erlass vom 5. Januar 1889 Nr. 10152 die Konzession für eine Linie von Curityba über Serrinha am Iguassu und Lapa nach Rio-Negro sowie für die Zweigbahnen Morretes-Antonina und Lapa-Restinga-Secca-Porto-Amazonas (zusammen 241 km), ferner durch Erlass der Bundesregierung vom 18. Oktober 1890 Nr. 907 die Konzession für die fernere Zweigbahn Restinga-Secca-Ponta-Grossa (61 km) nebst einer 30jährigen kilometrischen Zinsengewähr von 5 000 Frcs. Die Eisenbahngesellschaft hat den Bau der zuerst konzessionirten 241 km der Baugesellschaft Dyle und Bacalan übertragen. Bisher ist die Strecke Curityba-Lapa (103 km) fertiggestellt und harrt der Eröffnung, die Strecke Morretes-Antonina (17 km) soweit gediehen, dass sie bis Ende d. J. dem Betriebe übergeben werden kann, für die Strecken Lapa-Rio-Negro und Lapa-Porto-Amazonas (zusammen 121 km) sind die Vorarbeiten von der Regierung genehmigt und bezüglich der Strecke Restinga-Secca-Ponta-Grossa sind die Vorarbeiten der Regierung zur Prüfung eingereicht. Behufs Bestreitung der Kosten für die in Angriff genommenen 120 km hat die Gesellschaft eine schwebende Schuld von 8 000 000 Frcs. aufgenommen und wollte ursprünglich zu deren Rückzahlung 4½ % Schuldverschreibungen von derselben Art, wie die zum Bau der Stammlinie geschaffenen, ausgeben. Da aber die augenblickliche Lage des Geldmarktes derartig ist, dass sie diese Werthpapiere nicht zu dem gewünschten Kurse unterbringen könnte, so hat die Gesellschaft zur Rückzahlung der schwebenden Schuld sowie zur Beschaffung der Mittel für den Bau der ferneren 121 km am 4. und 5. August d. J. 28 000 Stück 6 % steuerfreie Schuldverschreibungen von je 500 Frcs. Nennwerth, die nach dem Belieben der Gesellschaft innerhalb 10 Jahren rückzahlbar sind, in Paris, Brüssel, Lüttich, Bern, Basel, Genf, Lausanne und Zürich zum Kurse von 470 Frcs. zur Zeichnung auflegen lassen. Der Ertrag der Anleihe wird zunächst dem Vertreter des Brasilianischen Staatsschatzes in London übergeben und vom Hinterlegungstage an bis zur Betriebseröffnung in voller Höhe von der Brasilianischen Regierung verzinst, während die Gesellschaft nach Maassgabe des Baufortschritts die entsprechenden Beträge erhält.

Interessante Mittheilungen über das Konzessionswesen in Brasilien enthält ein von dem früheren Ackerbauminister Glicerio an den Präsidenten der Republik erstatteter Bericht. Ein s. Zt. eingesetzter Ausschuss, der damit betraut war, die Frage bezüglich der Verbindung der nördlich vom Rio San Francisco gelegenen Bahnen zu einem zusammenhängenden Netz zu bearbeiten, sollte nämlich zugleich alle den Norden von Brasilien betreffenden Konzessionsgesuche prüfen und empfahl in seinem Bericht die Annahme von 36 Bahnen, so dass sich im Verein mit den zahlreichen Flussläufen ein ungeheures Verkehrsnetz über Nordbrasilien ausspannen würde. Infolge dessen ertheilte die Regierung Konzessionen für mehr als 20 000 km unter 30jähriger Gewährleistung von 6 % auf ein kilometrisches Höchstkapital von 30 000 Milreis, wurde aber in der Presse wegen der Gefahr, die aus solcher Belastung für den Staatsschatz erwachsen könnte, lebhaft angegriffen. Um sich gegen den Vorwurf, diese Gefahr heraufbeschworen zu haben, zu vertheidigen, erstattete Glicerio den genannten Bericht. Er erkennt an, dass, wenn alle konzessionirten Bahnen mit einem Male fertiggestellt wären und die versprochene Zinsengewähr in Anspruch nehmen müssten, thatsächlich eine Gefahr für den Staatsschatz vorliegen würde; die Erfahrung lehre indessen, dass von einer so grossen Anzahl von Konzessionen stets ziemlich viele verfallen, und dass ein Netz von solcher Ausdehnung nicht in einem Tage aus der Erde hervorschiesse. Trotzdem würden die Zinsbürgschaften sicherlich eine Belastung des Staatsschatzes nach sich ziehen, das sei aber bei der Konzessionsertheilung keineswegs ausser Acht gelassen; diese Last werde eben nur allmählich nach mehreren Jahren zur Geltung kommen, so dass sie im Verhältniss zur natürlichen Ausdehnung der Staatseinkünfte, zu deren Entwickelung das Eisenbahnnetz selbst beitrage, bleibe. Zudem stehe zu erwarten, dass die unverkürzte Zahlung der Zinsengewähr während der ganzen Zeit und für alle Linien niemals nothwendig sein werde, wie die Ergebnisse der im Betriebe befindlichen Staats- und gewährleisteten Bahnen bewiesen. Die 2 053 km umfassenden 7 Staatsbahnen ergaben 1889 eine Einnahme von 15 048 184 Milreis, eine Ausgabe von 10 521 266 Milreis und einen Ueberschuss von 4 526 918 Milreis; zu diesem Ueberschuss haben übrigens nur 3 von den 7 Staatsbahnen beigetragen: 1. die Centralbrasilianische Eisenbahn (828 km) bei einer Einnahme von 11 876 974 Milreis, einer Ausgabe von 7 708 201 Milreis und einem Ueberschuss von 4 168 773 Milreis, 2. die Sao Paulo und Rio de Janeirobahn (232 km) bei einer Einnahme von 1 202 473 Milreis, einer Ausgabe von 967 252 Milreis und einem Ueberschuss von 235 221 Milreis und 3. die Baturité-Eisenbahn (110 km) bei einer Einnahme von 393 588 Milreis, einer Ausgabe von 311 939 Milreis und einem Ueberschuss von 81 649 Milreis. Von den 4 139 km umfassenden 16 gewährleisteten Bahnen hatten 1889 6 bei einer Einnahme von 1 946 081 Milreis und einer Ausgabe von 2 431 547 Milreis einen Fehlbetrag von 785 466 Milreis zu verzeichnen; die 10 anderen dagegen bei einer Einnahme von 10 077 605 Milreis und einer Ausgabe von 5 782 114 Milreis einen Ueberschuss von 4 195 491 Milreis.

Die Rio-Claro-Eisenbahn (165 Meilen) im Staate Sao Paulo erzielte in dem vom 1. April 1890 bis dahin 1891 reichenden Betriebsjahre einen Reinertrag von 1 033 181 Milreis = 88 344 £, der sich durch 152 £ Zinsgewinn in London und 10 906 £ Uebertrag aus dem Vorjahre auf 99 402 £ erhöhte. Die Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen beanspruchten 30 000 £, die Verwaltungskosten in London 3 346 £, so dass noch 66 056 £ zur Verfügung der am 31. Juli d. J. abgehaltenen Hauptversammlung standen, welche beschloss, einschliesslich der bereits geleisteten Abschlagszahlung einen Gewinn von 8½ % zu vertheilen, 10 000 £ den Rücklagen zuzuführen und 13 118 £ auf neue Rechnung vorzutragen. Zugleich

ist die Aufnahme einer Anleihe von 75000 £ zur Fertigstellung der im Bau begriffenen 128 Meilen genehmigt worden.

Die Sorocabana-Eisenbahngesellschaft hat durch Erlass vom 4. Juli d. J. auf 60 Jahre die Konzession für eine Bahn von ihrer Station San Joao oder einem anderen noch zu bestimmenden Punkte nach dem Hafen Santos erhalten. Eine Zinsengewähr ist nicht bewilligt, sondern nur die zollfreie Einfuhr der Bau- und Betriebsmaterialien.

Urtheile des Reichsgerichts.

v. O. **Enteignung. Die Frage des Kapitalisirungsmodus ist eine wesentlich thatsächliche und mit der Revision nicht anfechtbare.** Aus den Entscheidungsgründen: „Bei Berechnung des Werthes eines zu enteignenden Grundstücks im Centrum Berlins aus dem von demselben zu erzielenden Ertrag hatte der Sachverständige einen Kapitalisirungsmaassstab von 5 % zur Anwendung gebracht. Begründet war diese Anwendung durch die Erwägung, dass dieses nach der aus zahlreichen gleichartigen Prozessen erlangten, mit der Mehrzahl der Sachverständigen im Einklang stehenden Ueberzeugung des Gerichts diejenige Rente sei, die ein Berliner Hausgrundstück in der hier fraglichen Gegend im allgemeinen gewährt. Die Erben dagegen verlangten klagend den Zinsfuss von pupillarisch sicheren Hypotheken oder Werthpapieren zu Grunde zu legen. Dieses Verlangen wurde vom Kammergericht für nicht berechtigt erachtet, welches ausführte, dass die Kläger nur in den Stand zu setzen seien, aus einem für die Entschädigungssumme neu zu beschaffenden Grundstück eine gleiche Rente, wie aus dem enteigneten zu ziehen, nicht aber diese Rente durch Anschaffung von Werthpapieren usw. sich zu sichern.“ Die Revision der Kläger wurde vom Reichsgericht zurückgewiesen, indem es begründend ausführte: „Die Frage, welcher Kapitalisirungsmodus in Anwendung zu bringen, um aus dem Ertrage eines Grundstücks dessen Werth zu ermitteln, ist eine wesentlich thatsächliche, welche nach den örtlichen und zeitlichen Verhältnissen zu prüfen und zu beantworten ist. Dieser Prüfung hat sich der Berufungsrichter nicht unterzogen und das Ergebniss nach seiner auf eigener Sachkunde beruhenden Ueberzeugung kundgegeben. Die hierauf gegründete Feststellung des vollen Werthes des enteigneten Grundstücks ist mit der Revision nicht anfechtbar.“ (Erk. des V. Civilsenats des Reichsgerichts vom 17. September 1890; Eger, Eisenbahnr. Entsch. Bd. VIII S. 54.)

v. O. **Bedeutung der Uebergabe des Frachtbriefes:** Die Aushändigung des Frachtbriefes an den Empfänger hat zwar die Wirkung, dass dem letzteren von da ab das Verfügungsrecht über die Waare zusteht. An den Besitzverhältnissen wird aber hierdurch nichts geändert. Insbesondere hat die Uebergabe des Frachtbriefes nicht dieselbe Wirkung wie die Aushändigung des Frachtgutes selbst. Deshalb ist die Annahme rechtsirrthümlich, dass infolge dieser Uebergabe der Frachtführer nur den Gewahrsam für den Empfänger ausübt (Eger, Frachtrecht S. 82 ff., 92, 98, 294, 326). Durch eine besondere Vereinbarung zwischen dem Frachtführer und dem Empfänger, kraft deren der erstere die Waaren für den letzteren in Verwahrung nimmt, kann allerdings der Erfolg herbeigeführt werden, dass der Frachtführer fernerhin für den Empfänger im Sinne des § 36 der Konkursordnung besitzt (Entscheid. d. R.-Ger., II. Civilsenat vom 9. November 1883). Dieser Satz wurde ausgesprochen in einem Urtheil des II. Civilsenats des Reichsgerichts vom 13. Februar 1891 (Zeitschr. f. Elsass-Lothr. Bd. XVI S. 335.)

v. O. **Strafbarkeit der gegen die Telegraphenanstalt gerichteten Handlungen.** Aus den Entscheidungsgründen: „§ 318 R.-Strf.-G.-B.'s hat nicht lediglich Handlungen im Auge, welche „unmittelbar und körperlich“ gegen die Telegraphenanstalt gerichtet sind; die §§ 317 und 318 richten sich vielmehr gegen jede (gleichviel wie geartete) Thätigkeit, durch welche die Telegraphenanstalt in einen Zustand versetzt wird, der ihre Benutzung ausschliesst oder stört. Im vorliegenden Falle hat der Angeklagte dadurch, dass er die ihm obliegende Herstellung der Privat-Telegraphenleitung einem der nöthigen Einsicht und Erfahrung ermangelnden Gesellen übertrug, veranlasst, dass dieser durch die bei der Ausführung der Arbeit begangenen Fehler die Reichs-Telegraphenanstalt zeitweise unbenutzbar machte. Da auch der ursächliche Zusammenhang und das subjektive Schuldmoment fahrlässiger Thäterschaft betreffs des Angeklagten festgestellt ist, so ist die Anwendung des § 318 R.-Strf.-G.-B.'s nicht zu beanstanden.“ (Erk. des IV. Strafsenats des Reichsgerichts vom 20. März 1891; Jurist. Wochenschr. 1891 S. 291.)

Bücherschau.

Hilse, Karl, Dr. b. R. und d. Ph., Strassenbahnsyndikus und Rechtslehrer: **Handbuch der Strassenbahnkunde**, zugleich als Unterlage für seine Vorlesungen an der Königlich technischen Hochschule zu Berlin. Bd. I, Liefg. 1, S. 1—240. München und Leipzig, Verlag von R. Oldenbourg, 1891. 8°. 6 M.

Die vorliegende erste Lieferung dieses umfangreich angelegten Werkes bringt die Einleitung und aus dem Strassenbahnrechte die drei ersten Abschnitte sowie den Anfang des vierten Abschnittes. Nach S. 21 (§ 10) wird es das Strassenbahnrecht, die Strassenbahnpolitik, die Strassenbahnwirthschaftslehre und die Strassenbahnbetriebslehre in vier getrennten Büchern behandeln, während die Strassenbahnbautechnik keine besondere Darstellung erfahren, und die Statistik nur als Beweismittel behandelt werden soll. Da die erste Lieferung bereits 240 Seiten umfasst, handelt es sich um ein wohl auf 3 Bände berechnetes Werk. Man ist in dieser Hinsicht auf Vermuthungen angewiesen, da die vorliegende erste Lieferung ohne Vorrede erschienen ist, welche hoffentlich mit der zweiten Lieferung ausgegeben wird. — Strassenbahnen sind nach dem Verfasser: „Beförderungsbetriebe zur Unterhaltung des öffentlichen Verkehrs innerhalb der Orte oder zwischen Nachbarorten durch Fahrzeuge, welche an Schienen gebunden sind, die im Strassenkörper ruhen“, womit er sich mit Germershausen, Wegerecht I 40 und Reitzenstein in von Stengel's Wörterbuch II 576 in Widerspruch setzt, während seine Ansicht durch die jüngsten Urtheile des Oberverwaltungsgerichts unterstützt wird. Den Unterscheidungsmerkmalen der Strassenbahnen gegenüber sonstigen Bahnbetrieben und dem öffentlichen Fuhrwesen widmet er besondere Sorgfalt. Im ersten Abschnitt wird das obrigkeitliche Eingriffsrecht getrennt nach Bahnanlage und Bahnbetrieb behandelt; hier verdienen § 24 über die Baugenehmigung, § 25 über die Betriebsgenehmigung, § 29 über die Gewerbegenehmigung besondere Beachtung, welche wegen der ebenso neuen, wie stichhaltigen Ausführung auch den §§ 31 und 41 über die Fahrplan- und Preisbildung gebührt. Eine Zwangsverwaltung (Sequestration) der Strassenbahnen ist nach ihm in Deutschland unausführbar mangels gesetzlicher Grundlagen. Ebenso hält er (§ 45) für ausgeschlossen, dass die Gemeinden im Wege des Ortsstatutes das Betriebsrecht unter Ausschluss Dritter für sich allein beanspruchen dürfen. Im zweiten Abschnitt werden die Personen beim Strassenbahnunternehmen und deren Rechte besprochen, wobei Vermögensbetheiligte und Werkthätige unterschieden werden. Die Befugnisse der Strasseneigenthümer, Anlagebesitzer und Betriebsunternehmer werden genau begrenzt und streng getrennt gehalten, woraus sich nicht zu unterschätzende Folgerungen, vielleicht auch Berichtigungen in den zur Zeit herrschenden Meinungen mancher Gemeinde- und Ortspolizeiverwaltung ergeben. Im Strassenbahnsachenrecht, welchem der dritte Abschnitt gewidmet ist, werden wieder Bahnanlage und Bahnbetrieb geschieden. Der Geleiseeinbaugenehmigung, welche in freiwillige und erzwungene unterschieden wird, fallen die §§ 60—62 (S. 161—174) und dem Rechte am Schienenwege die §§ 64—70 (S. 177—198) zu, was deren sehr sorgfältige und eingehende Erörterung beweist. Der vierte Abschnitt über die Schuldverhältnisse bei Strassenbahnunternehmungen ist nur bis zur Darstellung der gesetzlichen Schuldverbindlichkeiten gelangt und endet in § 82 mit der Lehre des Haftanspruchs. Hervorhebenswerth ist hier § 76, welcher die Steuerverbindlichkeit der Strassenbahnen behandelt. Lässt sich zwar ein völlig klares Urtheil über den Werth des begonnenen Werkes erst nach dessen Vollendung fällen, so kann nach Lage des Gebotenen doch jetzt schon ausgesprochen werden, dass der Verfasser den Stoff in einem aussergewöhnlichen Umfange beherrscht, ihn geschickt vertheilt, klar und übersichtlich dargestellt und jedenfalls allen, welchen die Kunde dieses neuen Verkehrsmittels wissenswerth ist, Gelegenheit geboten hat, die einschlagenden Rechts- und Streitfragen zur Bildung eines eigenen Urtheils kennen zu lernen. Denn er ist nicht etwa dabei stehen geblieben, seine eigenen Erfahrungen und Ansichten zu geben, sondern er hat sich befleissigt, die Rechtsprechung und Litteratur in ausgiebiger Weise zu benutzen, die Gegenansichten zu bringen und so den Leser in den Stand gesetzt, sich ein eigenes Urtheil zu bilden. Gerade jetzt, wo ein Tertiärbahngesetz in der Luft schwebt, erscheint es besonders zeitgemäss und verdienstvoll, die Erfahrungen auf diesem Gebiete zum Gemeingute zu machen, die Lücken der Gesetzgebung und etwaige Irrthümer in der behördlichen Auffassung zu zeigen. Wir glauben deshalb die Arbeit weiteren Kreisen empfehlen zu dürfen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung der Bahnstrecke Salzwedel-Lüchow. Am 1. Oktober d. J. wird die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte Berlin-Lehrte in Berlin unterstellte Bahnstrecke Salzwedel-Lüchow mit den neuen Stationen Wustrow und Lüchow für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Viehverkehr eröffnet.

Von und nach den neuen Stationen findet unbeschränkte Abfertigung von Personen, Gepäck, Eil- und Frachtgütern, sowie von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren statt. Die Preistafel für den Personen- und Gepäckverkehr hängt auf den Stationen aus.

Die der Frachtberechnung für Güter- und Vieh- etc. Sendungen im Verkehr der neuen Stationen mit den übrigen diesseitigen Stationen und den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen zu Grunde zu legenden Entfernungen sind in dem am 1. Oktober d. J. zur Einführung kommenden Nachtrag 4 zum diesseitigen Lokal-Gütertarif vom 1. April 1890 enthalten.

Der Fahrplan für die neue Strecke wird durch Aushang auf den Stationen bekannt gemacht werden. (1858)

Magdeburg, den 14. September 1891.
Königliche Eisenbahndirektion.

Neubaustrecke Weilburg - Weilmünster-Laubuseschbach. Nach Maassgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 wird voraussichtlich in der 2. Hälfte des Oktober d. J., frühestens am 15. Oktober, die Theilstrecke Weilburg-Weilmünster dem Betriebe übergeben.

Die Bahn ist vollspurig, wird mit Dampfkraft betrieben, ist für die Beförderung von Personen, Gütern und Vieh etc. bestimmt und wird dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt Wiesbaden unterstellt.

Die vorerst zur Eröffnung gelangenden Haltestellen Freienfels, Essershausen, Ernsthausen und Bahnhof Weilmünster kommen für den Personen- und Gepäckverkehr zunächst nur unter sich und mit der Anschlussstation Weilburg in direkte Verbindung.

Für den Güter- etc. Verkehr werden dieselben ausser in den diesseitigen Lokalgüter- und Vieh- etc. Tarif auch in die bezüglichen Tarife für den Verkehr mit den Preussischen Staatseisenbahnen aufgenommen.

Die weitere Ausdehnung des direkten Verkehrs bleibt vorbehalten.

Das diesseitige Verkehrsbüreau ertheilt über die Höhe der Frachtsätze etc. auf Befragen nähere Auskunft. (1859)

Frankfurt a/M., den 14. September 1891.
Königliche Eisenbahndirektion.

---

2. Güterverkehr.

Ausnahmetarif für Getreide und Mühlenfabrikate. Die in unserer Bekanntmachung vom 10. September d. J. aufgeführte Main-Neckarbahn ist dem allgemeinen Ausnahmetarif für Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate (einschliesslich Kleie) nicht beigetreten, da dieselbe die Genehmigung hierzu seitens aller betheiligten Regierungen noch nicht erhalten hat.

Berlin, den 15. September 1891. (1860MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Oktober 1891 tritt zu dem Gütertarife Oldenburg - Bromberg der dritte Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält ausser einzelnen Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften und der Vorbemerkungen des Kilometerzeigers direkte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Gr. Brittannien, Heinrichswalde, Kamlarken, Mehlauken, Regerteln, Schelecken, Skaisgirren und Szargillen des Bezirks Bromberg, ferner anderweite theilweise ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Carlsberg, Heydekrug, Jugnaten, Kukoreiten, Memel, Pogegen, Prökuls, Stonischken, Tilsit des Bezirks Bromberg sowie für Stationen der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen.

Druckstücke des Nachtrages sind durch die Fahrkarten - Ausgabestellen zu beziehen.

Bromberg, den 12. September 1891. (1861)
Königliche Eisenbahndirektion.

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Mit Wirksamkeit vom 20. September l. J. kommen für den Verkehr zwischen Unterkochen (Württemb. Staatsb.) einerseits und Tarnowitz, Breslau Märk. Bhf., Hirschberg i. Schl., Liegnitz, Rabishau und Schildau andererseits Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 für Holz zur Einführung, welche bei den genannten Stationen zu erfragen sind.

München, den 8. September 1891. (1862)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Die Gültigkeit der für Eisenschlacken-Transporte ab Hammerau nach Stationen der K. Eisenbahndirektion Breslau bestehenden Ausnahmefrachtsätze wird mit Wirksamkeit vom 1. November l. J. dahin beschränkt, dass bei Verwendung von Wagen mit mehr als 10 000 kg Ladegewicht der Frachtberechnung nach dem Ausnahmetarife das jeweilige Ladegewicht der verwendeten Wagen zu Grunde zu legen ist.

München, den 11. September 1891. (1863)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Staatsbahnverkehr Elberfeld - Altona. Die im Staatsbahn-Gütertarif Elberfeld-Altona vom 15. August 1891 enthaltenen Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl des Sp.-T. 11 im Verkehr von Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Elberfeld und der Eisern-Siegener Eisenbahn nach der Station Berlin, Lehrter Bhf., des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona — Seite 204 bis 207 des Tarifs — gelten bis auf weiteres auch für die Station Spandau des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona. (1864)

Elberfeld, den 16. September 1891.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch - Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Zu dem vom 15. Juni d. J. gültigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen etc. aus dem Ruhrgebiet nach Belfort transit kommt am 15. September d. J. ein Nachtrag I zur Einführung. Derselbe ist von den Verbandsverwaltungen unentgeltlich zu beziehen. (1865)

Strassburg, den 11. September 1891.
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mit dem 1. Oktober cr. tritt für die Station Kalteneck der Königlich Bayerischen Staatsbahnen für Nutzholz nach Italien der Ausnahmetarif 1 e mit folgenden Sätzen in Kraft:

		pro Tonne Frcs.
Kalteneck	Pino . . .	26,94
	Chiasso . .	28,26
	Peri . . .	19,93

Strassburg, den 12. Sept. 1891. (1866)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Nassau-Badischer Verkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. kommt der Nachtrag I zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und Thieren im obenbezeichneten Verkehr zur Ausgabe.

Derselbe enthält anderweite Bestimmungen über die Frachtberechnung für Kleinvieh in Wagenladungen, sowie direkte Frachtsätze für die Station Boxberg-Wölchingen.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren. (1867)

Frankfurt a/M., den 10. September 1891.
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin - Württembergischer und Ostpreussisch - Württembergischer Güterverkehr. Am 1. Oktober d. J. gelangen ermässigte Frachtsätze für den Verkehr nach und von Bregenz zur Einführung, welche bei den betreffenden Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren sind.

Erfurt, den 12. September 1891. (1868)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Oktober d. J. gelangen zu dem Mitteldeutschen Verbands - Gütertarife folgende Nachträge und zwar XX zu Tarifheft Nr. 1, XIX zu Heft Nr. 2 und 4, XXI zu Heft Nr. 3, I zu Heft 5 und 6 und XXIII zu Heft Nr. 7 zur Ausgabe. Dieselben enthalten neben Aenderungen und Ergänzungen der Frachtsätze für verschiedene Stationen neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Groschowitz, Hermsdorf (Kynast), Petersdorf (Riesengebirge), Rosenau i. Schl., Warmbrunn, Bufleben, Steinbach - Hallenberg, Oberehnheim, Connewitz, Hartmannsdorf und Wilthen, ferner Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife für Eisenerze etc., für Twiste, für bestimmte Stückgüter, für Düngemittel, Kartoffeln, Rüben etc. und für Schiefertafeln, Griffel und Märbel, sowie neue Ausnahmefrachtsätze für Petroleum und Naphta zwischen Mannheim Bad. B. und verschiedenen Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Frankfurt a/M. Soweit hierdurch Frachterhöhungen herbeigeführt werden, behalten die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 1. November d. J. Gültigkeit. Die Frachtsätze für Steinbach - Hallenberg treten mit dem Tage der Betriebseröffnung dieser Station, voraussichtlich am 1. November d. J. in Kraft. — Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Güterabfertigungsstellen, woselbst auch die Tarifnachträge erhältlich sind.

Erfurt, den 11. September 1891. (1869)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ungarisch - Bayerischer Obstverkehr. Am 20. September l. J. gelangt ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Obst zwischen Stationen der K. Ungarischen Staatseisenbahnen (inkl. der verstaatlichten Linien der priv. Oesterreichisch - Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft [Ung. Linien]), der Raab-Oedenburg - Ebenfurter Eisenbahn, der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft (Ungarische Linien) und der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn einerseits und Stationen der K. Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits zur Einführung.

Hierdurch wird der provisorische Ausnahmetarif für Obst, frisches, unverpackt, im Verkehre zwischen Stationen der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und der K. Ungarischen Staatsbahnen einerseits und Stationen der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits vom 10. Oktober 1887 aufgehoben.

München, den 7. September 1891. (1870)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Kohlenverkehr in Sendungen von mindestens 50 000 kg. Soweit die Anwendung der für die Beförderung von Steinkohlen usw. von Rheinisch-Westfälischen Stationen nach Stationen der Belgischen und Niederländischen Bahnen, der Dänischen Staatsbahnen, des Deutsch-Nordischen Lloyd, der Eutin-Lübecker, Lübeck-Büchener, Mecklenburgischen Friedrich Franz-, Mecklenburgischen Süd-, Paulinenaue - Neuruppiner, Prignitzer und Wittenberge-Perleberger Eisenbahn, sowie nach Station Belfort trans. (nach letzterer auch von Lauterburg Hafen, Ludwigshafen und Mannheim) bestehenden Ausnahmetarife an die Bedingung der gleichzeitigen Aufgabe von mindestens 50 000 kg geknüpft ist, gelten die betreffenden Frachtsätze vom 1. November d. J. ab für alle diesen Tarifen angehörigen Artikel bereits bei gleichzeitiger Anlieferung von mindestens 45 000 kg.

Für Steinkohlen, Braunkohlen, Steinkohlen- und Braunkohlenbrikets sowie ab Lübeck für überseeische Eisenerze und Eisenschlacken (auf sonst leer zurückgehenden Kohlenwagen) wird jedoch zur Erzielung einer besseren Ausnutzung des an den Wagen vermerkten Ladegewichts von demselben Tage ab die Fracht auf Grund jener Tarife für das Gesammtladegewicht der gestellten Wagen mit der Maassgabe berechnet, dass die Fracht für das wirklich verladene Gewicht — mindestens aber 10 000 kg für den Wagen — zu den Sätzen für Einzelsendungen erhoben wird, wenn diese sich niedriger stellt.

Bezüglich des Artikels „Koks" verbleibt es einstweilen noch bei der seitherigen Frachtberechnung für das wirklich verladene Gewicht (mindestens aber für 10 000 kg für den Wagen).

Köln, den 14. September 1891. (1871)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Staatsbahnverkehr Berlin - Breslau. Am 20. d. Mts. wird die Station Gross-Strehlitz als Versandstation in den im Staatsbahnverkehr Berlin-Breslau bestehenden Ausnahmetarif 18 für rohe Kalksteine nach Saarau einbezogen. Der Frachtsatz beträgt 0,43 ℳ für 100 kg.

Breslau, am 16. September 1891. (1872)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarife für Eisenerz usw. Die Ausnahmetarife, welche für die Beförderung von Eisenerz, abgeröstetem Schwefelkies, Kupfererzabbränden, Braunstein und Eisenschlacken im Verkehr zwischen Stationen der Preussischen und Oldenburgischen Staatseisenbahnen, der Dortmund - Gronau - Enscheder, Eisern-Siegener und Oberhessischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Bayerischen, Belgischen, Niederländischen und Sächsischen Staatsbahnen, der Grossen Belgischen Centralbahn, der Brölthaler, Cronberger, Georgs-Marienhütten-, Halberstadt-Blankenburger, Hasselt-Maeseycker, Hohenebra-Ebeleber, Holländischen, Kerkerbach-, Nordbrabant-Deutschen, Osterwieck-Wasserlebener, Rhene-Diemelthal-, Warstein-Lippstadter und Werra-Eisenbahn andererseits, sowie im Rheinischen Nachbarverkehr zwischen Station Georgs-Marienhütte und den Deutschen Stationen der Holländischen, Niederländischen Staats- und Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn unter einander bestehen, finden vom 1. November d. J. ab nur noch Anwendung bei Berechnung der Fracht nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen. Diese Bestimmung bezweckt die bessere Ausnutzung des an den Wagen vermerkten Ladegewichts. Es wird aber die Fracht für das wirklich verladene Gewicht, mindestens aber für 10 000 kg für den Wagen, nach den Bestimmungen und zu den Sätzen des Spezialtarifs III erhoben, sofern diese sich niedriger stellt.

Von demselben Tage ab gelten die im Rheinisch-Westfälisch-Belgischen und Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Verkehr bestehenden Eisenerz-Ausnahmetarife für Sendungen von mindestens 50 t bereits bei Aufgabe von 45 t und diejenigen für Sendungen von mindestens 100 t schon bei Anlieferung von 90 t.

Köln, den 12. September 1891. (1873)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Für die Beförderung von Seeschlick von Bremerhafen und Geestemünde nach Stationen der Strecke Langwedel-Uelzen bezw. Visselhövede-Schwarmstedt kommen vom 20. d. Mts. an bei gleichzeitiger Aufgabe von 2 Ladungen à 10 000 kg nach einer Station Ausnahmefrachtsätze zur Anwendung, worüber das Nähere bei den betreffenden Güterabfertigungsstellen zu erfahren ist.

Hannover, den 15. September 1891. (1874)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oldenburgische Staatsbahn. Am 1. Oktober d. J. wird die Station Nutteln der Oldenburgischen Staatseisenbahnen für Güter in Wagenladungen in die direkten Tarife für den Verkehr mit Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld und Köln (rechtsrheinisch) sowie den in die vorbezeichneten Tarife mit aufgenommenen anderen Eisenbahnen einbezogen. (B1875)

Wegen der Frachtberechnung geben die Güterabfertigungen nähere Auskunft.

Oldenburg, den 15. September 1891.
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Einführung des III. Nachtrages zum Tariftheil II, 1. Heft. Zum Verbandstarife Theil II, 1. Heft, gültig vom 1. Dezemb. 1888 tritt mit 1. Oktober 1891 der III. Nachtrag in Wirksamkeit, durch welchen die in diesem Tarifhefte aufgeführten Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. IX für Zucker von der Station Budweis ausser Kraft gesetzt werden. Entsprechende neue Frachtsätze gelangen durch den Verbandsausnahmetarif für die Beförderung von Zucker aller Art, gültig vom 1. Oktober 1891, zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen gratis zu beziehen.

Wien, am 14. September 1891. (1876)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
zugleich im Namen der übrigen
betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband und Russisch-Oesterreichischer Flachsverkehr. Neuerliche Verschiebung der Aufhebung bestehender Tarife und Ausscheiden der Route via Sosnowice. Im Nachhange zur Kundmachung vom 11. August 1891, enthalten unter Zahl 1628 in Nr. 63 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 15. August 1891, geben wir bekannt, dass die gänzliche Aufhebung des Verbandstarifes Theil II, gültig vom 20. Dezember a. St. 1882/1. Januar n. St. 1883 sammt allen zu diesem erschienenen Nachträgen rücksichtlich des Verkehres in beiden Richtungen, sowie des vom 26. Juni a. St./8. Juli n. St. 1886 gültigen Ausnahmetarifes für den Transport von Getreide etc. sammt allen hierzu erschienenen Nachträgen nicht mit 18. September a. St./30. September n. St. 1891, sondern erst mit 19. Oktober a. St./31. Oktober n. St. 1891 wirksam wird, da die Einführung des neuen Tarifes bis zu dem erstgenannten Termine nicht möglich ist.

Mit 19. Oktober a. St./31. Oktober n. St. 1891 scheidet ferner die Route via Sosnowice aus dem direkten Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Verbandsverkehre aus, und zwar sowohl hinsichtlich des allgemeinen Tarifes (Theil II) und des Ausnahmetarifes für Getreide und dergl., als auch hinsichtlich des vom 20. Dezember a. St. 1888/1. Januar n. St. 1889 gültigen Tarifes für den Russisch-Oesterreichischen Flachsverkehr.

Wien, am 14. September 1891. (1877)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr für Galizien. (Einführung eines Tarifnachtrages.) Mit 1. Oktober 1891 gelangt ein Nachtrag I zum Elbeumschlagstarife für Galizien vom 1. September 1890 zur Einführung, der Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife, gültig im Kartirungswege, sowie im Rückvergütungswege enthält.

Der Tarifnachtrag ist ab 15. September 1891 bei der Direktion der Oesterr. Nordwestbahn zu beziehen.

Wien, am 10. September 1891. (1878)
Direktion
der Oesterr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Oldenburgische Staatsbahn. Der an der Strecke Oldenburg - Bremen der Oldenburgischen Staatseisenbahnen gelegene Haltepunkt Neuenwege wird mit dem 1. Oktober d. J. für den beschränkten Personenverkehr eröffnet. (1879B)

Oldenburg, den 15. September 1891.

Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

4. Verdingungen.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 60 000 Schienennägeln und 9 000 Laschen-Schraubenbolzen soll vergeben werden. Angebote, versiegelt und mit bezüglicher Aufschrift versehen, sind bis zum 26. September dahier einzureichen. Die Bedingungen können gegen frankirte Einsendung von 30 ₰ für jedes Exemplar durch unser Sekretariat bezogen werden.

Giessen, den 12. September 1891. (1880)

Gr. Direktion.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Zum Verkauf der in den diesseitigen Werkstätten zu Breslau (Hauptwerkstatt O/S. und Hauptwerkstatt Oderthor), Oppeln, Kattowitz, Ratibor, Posen und Glogau angesammelten Materialienabgänge ist Termin auf Donnerstag, den 1. Oktober d. J., Vormittags 10 Uhr, im unterzeichneten Büreau, Brüderstrasse Nr. 36, anberaumt. Die Verkaufsbedingungen nebst Angebotsverzeichniss liegen daselbst im Zimmer 33 zur Einsicht aus, können auch von dort gegen Entrichtung von 50 ₰, auch in Briefmarken à 10 ₰, unfrankirt bezogen werden. Der Zuschlag erfolgt innerhalb 4 Wochen nach obigem Termine.

Breslau, den 13. September 1891. (1881)

Materialienbüreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

6. Offene Stellen.

Umbau Bahnhof Essen (Rheinisch und Bergisch-Märkisch). Für die Anfertigung der Entwürfe und die Bauausführung genannter Bahnhofsumbauten werden tüchtige, mit Eisenbahnbauten durchaus vertraute Ingenieure, Landmesser und Techniker gesucht. Meldungen schriftlich unter Beifügung von Zeugnissabschriften und Angabe von Gehaltsansprüchen. Eine mehrjährige Beschäftigung kann in Aussicht gestellt werden. (1882)

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt
Essen.

7. Vermischte Bekanntmachungen.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Beschränkung der lagerzinsfreien Zeit und Erhöhung des Lagerzinses für Abgabegüter in den Stationen Atzwang und Waidbruck. Anlässlich der Verkehrsunterbrechung auf der Tiroler Linie und der hierdurch herbeigeführten Güteranhäufung in den Stationen Atzwang und Waidbruck finden wir uns mit Bewilligung seitens der K. K. Aufsichtsbehörde bestimmt, für die loco Atzwang und Waidbruck zur Abgabe gelangenden Frachtgüter die lagerzinsfreie Zeit auf 24 Stunden zu beschränken und weiters für lagerzinspflichtige Güter die Lagergebühr pro 100 kg auf 4 kr. für den ersten Tag, und auf 6 kr. für jeden folgenden Tag zu erhöhen — soferne nicht für gewisse Güter im Südbahntarife vom 1. Juli 1890 sub C (s. Nebengebühren) Punkt 3 B bezüglich der Lagerung und des Lagerzinses strengere Bestimmungen bestehen.

Die Anrechnung und Einhebung des 10% Lagerzinszuschlages für die Erweiterung der Verwahrungshaftung für Feuerschäden bei lagernden Gütern bleibt aufrecht.

Wien, am 14. September 1891. (1883)

Die Generaldirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Schienenspurrichter
mit selbstthätigem Spurmass verbesserter Construction
(D. R.-P., System Altmann)
bestbewährtes, einfaches und billiges Instrument zur Spur-Regulirung. Prospecte gratis durch Pat.-Inhaber: S. Gray, Köln a/Rh.

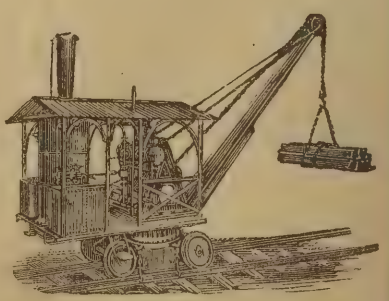
Felten & Guilleaume, Carlswerk, Mülheim Rh.

Das Carlswerk
fabrizirt für Eisenbahnbedarf
Eisen-, Stahl- u. Kupferdraht
und Drahtlitzen
für Telegraphen- u. Signalleitungen
Zugbarrièren, Einfriedigungen,
Bindezwecke etc.
Drahtkordeln für Läutewerke.
Verzkt. Stahl-Stacheldraht
nebst allem Zubehör.
Drahtseile aller Art
für Aufzüge, Winden, Krahnen,
Zugseile für schiefe Ebenen,
Drahtseile für Seilbahnen,
Schiebebühnenseile, Trajectseile.
Telegraphen-, Telephon- und Elektrisch-Licht-Kabel.
Felten & Guilleaume
Rosenthal, Cöln a/Rhein
Mechan. Bindfadenfabrik
und Hanfseilerei.

Die „Deutsche Warte" dient keiner bestimmten Gesellschaftsschicht, keiner bestimmten religiösen oder politischen Partei, sondern wünscht eine geachtete Stellung außerhalb der Parteien zu behaupten. — Die „Deutsche Warte" steht treu zu unserem Kaiserhause, sowie den Fürsten der deutschen Lande. Sie hält sich jedoch fern von aller Augendienerei. — Die „Deutsche Warte" sucht ihre Leser nur innerhalb der staatserhaltenden und ordnungsliebenden Kreise, hat aber ein offenes Auge und ein warmes Herz für diejenigen, welche sich unter dem Drucke wirtschaftlicher Not und unzureichender staatlicher Vorkehrungen nach einer Verbesserung ihrer Lage sehnen. Die „Deutsche Warte" erschöpft sich nicht in der Behandlung politischer und wirtschaftlicher Fragen, sondern widmet den übrigen Kulturfragen sowie edler Unterhaltung gleiche Aufmerksamkeit.

Die parteilose Berliner Tageszeitung
Deutsche Warte
kostet bei allen Postämtern vierteljährlich 1 Mark

Mannheimer Maschinenfabrik Mohr & Federhaff, Mannheim
liefert als langjährige Specialität:
Krahnen und Hebevorrichtungen jeder Art.
Dampfkrahnen, Hydraulische Krahnen, Handkrahnen und electrische Krahnen,
Bockkrahnen, Laufkrahnen, Waggonkrahnen.
Patent-Sicherheits-Aufzüge
für Hand-, Dampf-, hydraulischen u. electrischen Betrieb, den neuesten Anforderungen entsprechend. (D. R.-P. 30391.)
Waagen mit und ohne selbstthätigen Billetdruckapparat.
Waggonwaagen, mit und ohne Geleisunterbrechung.
Gepäckzeigerwaagen,
Transportable Locomotiv-Controllwaagen.
Rootsgebläse, Feldschmieden, Schmiedeherde.
Materialprüfungsmaschinen. Zählapparate.



Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 8. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 74.

Zeitung des Vereins

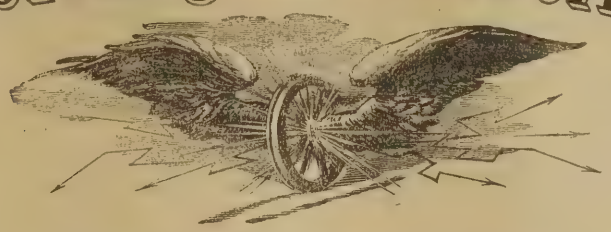
1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.



Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 23. September 1891.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 23. September 1891.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Dieser Nummer liegt der vom 1. Oktober d. J. ab gültige Winterfahrplan der Main-Neckarbahn bei.

Inhalt:

Reisebemerkungen über die Betriebsergebnisse der Amerikanischen Eisenbahnen.

Vereins-Mittheilungen:
- Neue Vereinsbahnstrecken.
- Zusammenstellung der Ergebnisse der von den Vereins-Verwaltungen in der Zeit vom 1. Oktober 1888 bis dahin 1889 mit Eisenbahnmaterial angestellten Güteproben.
- Rundschreiben.

Aus dem Deutschen Reich:
- Unfälle im Juli d. J.
- Verspätungen im Juli d. J.
- Zollsichere Einrichtung der Eisenbahnwagen im internationalen Verkehr.
- Preussische Staatsbahnen.
- Gemeindebesteuerung der Eisenbahneinnahmen.
- Bahnabfertigungs-Vorschriften.
- Betriebseröffnungen.
- Eröffnungen und Erweiterungen der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
- Schliessung von Stationen.
- Mitwirkung der Eisenbahn-Aufsichtsbehörden bei der Beaufsichtigung der Privat-Anschlussgeleise.
- Hessische Staatsbahnen.
- Mecklenburg. Friedrich Franzb.
- Prignitzer Eisenbahn.
- Kohlenverkehr in Sendungen von mindestens 50 000 kg.
- Ausnahmetarife für Eisenerz usw.
- Winterfahrpläne.
- Allgemeine Berliner Omnibus- u. Packetfahrt-Aktiengesellsch.
- Weltausstellung in Chicago.
- Internationale Schlafwagen-Ges.
- Rhein-Weser-Elbekanal.

Aus Frankreich:
- Gemeinnützigkeitserklärungen.
- Der Pariser Seekanal.
- Eisenbahn Beaune-Arnay-le-Duc.

Aus Nordamerika:
- Eisenbahnbetriebsergebnisse der Vereinigten Staaten in 1890.
- Die Wirkung des Bundesverkehrs-Gesetzes.
- Eisenbahn-Krankenhäuser.
- Louisville und Nashville Eisenb.
- Die Staatsbeihilfen zum Eisenbahnbau in Kanada.
- Neue Eisenbahn-Ges. in Mexiko.
- Ertheilung und Entziehung von Konzessionen in Mexiko.

Aus Südamerika:
- Peru. Uruguay. Venezuela.

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin. (Versamml. 9.9. 91.)

Urtheile des Reichsgerichts:
- Erkenntniss vom 17/3. 1891.

Bücherschau:
- Dr. jur. Georg Eger, Das Gesetz über die Enteignung von Grundeigenthum.
- Konrad Wandel, Das Patentgesetz und das Gesetz, betr. den Schutz von Gebrauchsmustern.
- Becherer, Die Stempelgesetze für das Deutsche Reich u. Preussen.

Amtliche Bekanntmachungen:
1. Berichtigungen.
2. Aenderung von Stationsnamen.
3. Güterverkehr.
4. Personen- und Gepäckverkehr.
5. Lieferfristen.
6. Eisenbahn-Effektenverkehr.
7. Verdingungen.
8. Verkauf von Altmaterialien.
9. Offene Stellen.

Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Reisebemerkungen über die Betriebsergebnisse der Amerikanischen Eisenbahnen.*)

Die fast vollständig unbeschränkte Entwickelung des Eisenbahnwesens in Nordamerika hat bekanntlich zu einer eigenartigen Gestaltung desselben geführt, welche von derjenigen der Europäischen Bahnen in vielen Beziehungen abweicht und gerade deswegen eine Fülle des Lehrreichen und Interessanten bietet.

Diese eigenartige Gestaltung gewinnt dadurch sehr an Bedeutung, dass die Amerikanischen Bahnen in wirthschaftlicher Beziehung sehr bedeutende Leistungen aufzuweisen haben. Diese Leistungen und die hauptsächlichsten Mittel, durch welche dieselben erreicht werden, sollen den Gegenstand nachstehender Mittheilungen bilden.

Allgemeiner Zustand der Bahnen.

Man begegnet in Europa vielfach der Ansicht, dass die Einrichtungen der Amerikanischen Bahnen noch vielfach unvollkommen und roh seien. Diese Ansicht ist heute nur noch insofern richtig, als es sich um ältere Bauten, Brücken und das Signalwesen, namentlich auf den westlichen Bahnen handelt. Die Betriebsmittel und alle neueren Anlagen sind dagegen durchweg sehr gut und zweckentsprechend. Ueberhaupt macht die Weiterentwickelung aller dortigen Einrichtungen rasche und gründliche Fortschritte, so dass dieselben zum Theil einen erheblich höheren Grad von Durchbildung und Zweckmässigkeit als die Europäischen zeigen.

Mit kleinen Fortschritten befasst sich der Amerikaner überhaupt ungern; es wird vielmehr, wenn das vorhandene nicht mehr genügt, ein möglichst weitreichender Fortschritt gemacht, um die aufgewandten Mittel möglichst lange Zeit ausnutzen zu können. Die Mittel und Wege werden vorher auf das Gründlichste studirt und das Beschlossene dann mit allen Kräften durchgeführt.

Diese Art des Handelns wird durch die weitgehende Arbeitstheilung und sachgemässe Abgrenzung der dienstlichen Befugnisse bei den Eisenbahnen, welche eine Zersplitterung der Kräfte verhütet, sehr gefördert und liefert vorzügliche Ergebnisse. Als Beispiele seien hier nur die neueren Lokomotiven und Wagen, die Einführung der Luftdruckbremse und der selbstthätigen Kuppelung für Güterzüge, sowie die neueren grossen Stationen genannt.

Dass sich die neueren Fortschritte vorwiegend auf die Steigerung der Leistungen und Verminderung der Selbstkosten richten, kann nur als ein Vortheil angesehen werden; denn wenn auch die treibende Kraft nicht im Streben nach Vortheilen für das Gemeinwohl, sondern in demjenigen nach Verdienst und Uebertreffen der Konkurrenz begründet ist, so kommen die Fortschritte in letzter Linie dem Verkehr zu gute.

*) Aus einem Vortrage des Königlichen Eisenbahn-Bauinspektors A. von Borries in Hannover, gehalten im Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin am 8. d. Mts.

Organisation der Betriebsleitung.

Dieselbe wird bei der Pennsylvaniabahn unter Aufsicht des zweiten Vizepräsidenten durch den Generalmanager ausgeübt, welchem für den Zugförderungs- und Werkstättendienst der Generalsuperintendent of Motive Power, für den Bahnerhaltungsdienst und Bauten der Chiefengineer und für die Betriebsleitung auf jeder der 5 Generaldivisions ein General-Divisionsuperintendent unterstellt sind. Letztere haben wieder einen Superintendent of Motive Power für Zugförderung und Werkstätten und einen Engineer für die Bahnerhaltung, sowie mehrere Divisionsuperintendents unter sich, welche den Betriebsdienst in ihren Bezirken leiten und zum Theil einen Assistantengineer für die Bahnerhaltung zur Hilfe haben.

Die technischen Oberbeamten verfügen in rein technischen Dingen unter dem Generalmanager direkt an ihre Untergebenen, in Verwaltungssachen durch Vermittelung der Generaldivision bezw. Divisionsuperintendents. Es wird hier der Grundsatz befolgt, dass jeder Beamte nur mit solchen Dingen befasst wird, welche auf seine Thätigkeit Bezug haben, ohne Rücksicht auf formelle Dienstverhältnisse. Man sucht bei der Geschäftseintheilung grundsätzlich möglichst zu spezialisiren, um durch Zusammenfassen der Kräfte möglichst viel zu erreichen; ein Zusammenwirken mehrerer Personen wird möglichst vermieden, um jede Zersplitterung der Kräfte und Theilung der Verantwortlichkeit zu verhindern. Die betriebsleitenden Beamten, Generaldivision und Divisionsuperintendent sind zum Theil Techniker, zum Theil aus dem Betriebsdienst hervorgegangen, in allen Fällen aber mit dem letzteren in allen Theilen so vertraut, dass sie keiner betriebstechnischen Hilfsarbeiter bedürfen.

Bei kleineren Bahnen werden die Geschäfte des Generalmanager häufig von einem der Vizepräsidenten geführt und die Eintheilung der Bezirke ist entsprechend einfacher. Die ganze Organisation beruht, ebenso wie in England, auf der persönlichen Wirksamkeit und vollen Verantwortlichkeit der die einzelnen Dienstzweige leitenden sachverständigen Beamten, und diese Grundsätze verleihen derselben ihre durch die erzielten Betriebsergebnisse nachgewiesene Wirksamkeit.

Ausführung des Betriebsdienstes.

Bei der Ausführung des Betriebsdienstes gilt als erster Grundsatz die möglichst weitgehende Ausnutzung der vorhandenen Betriebsmittel und Anlagen, da der hierdurch erzielte Nutzen die Kosten der gesteigerten Abnutzung bei zweckmässiger Einrichtung weit übersteigt. Diese Art der Ausnutzung ist nicht mit übertriebener Abnutzung zu verwechseln; dieselbe bedingt vielmehr einen besonders guten Zustand der Betriebsmittel und Anlagen, sowie ausreichende Vorkehrungen für die Betriebssicherheit, wenn die beabsichtigten Vortheile nicht durch unverhältnissmässige Kosten und häufige Betriebsstörungen und Unfälle ins Gegentheil verwandelt werden sollen. Auf gute Unterhaltung und Verbesserung der Betriebsmittel wird daher namentlich bei den Bahnen mit starkem Verkehr nachdrücklich hingewirkt.

Weiter gilt als Grundsatz, dass der Betrieb wie ein grosser Mechanismus möglichst selbstthätig arbeiten soll. Zu diesem Zwecke muss jeder Beamte mit seinem Dienste so vollständig vertraut sein, dass er denselben in der Regel ohne besondere Befehle und Anordnungen richtig versehen kann. Auch hier wird wieder möglichst spezialisirt, um die Leistungen und Verantwortlichkeit zu steigern. Die Dienstanweisungen schliessen daher auch ein Befehlen von Beamten eines Dienstzweiges an diejenigen eines anderen grundsätzlich aus.

Die Leitung des Zugdienstes wird durch die Traindispatchers (Zugleiter) ausgeübt, welche je nach der Stärke des Verkehrs Strecken von 50—250 km zu überwachen haben; dieselben erhalten von den sogen. Signalstationen, d. h. denjenigen mit telegraphischer Verbindung, Drahtmeldungen über die Abfahrt, Durchfahrt und Ankunft der Züge und geben danach ihre Befehle an die Zug- und Lokomotivführer durch die Signalstationen aus. Diese Einrichtung ist aus dem Bedürfniss hervorgegangen, auf den langen eingeleisigen Strecken mit Weichen ohne Stationen, welche lediglich nach Maassgabe des Fahrplanes und der Zugregeln betrieben werden, Sonderzüge durchzubringen und Stockungen zu verhindern. Die Stationsbeamten haben bei dem Zugdienst im allgemeinen nicht mitzuwirken.

Auf zweigeleisigen Strecken hat der Traindispatcher weniger zu thun, namentlich wo Blockapparate vorhanden sind. Man hat denselben aber trotzdem beibehalten, um nicht von der Umsicht der einzelnen Stationsbeamten abzuhängen und die einheitliche Leitung des Dienstes, rasche Beseitigung von Störungen usw. zu sichern. Die Bedienung der Weichenstellwerke erfolgt entsprechend den genannten Grundsätzen ebenso wie in England seitens des leitenden Wärters für seinen Bezirk selbständig, ohne Befehle eines die Züge abfertigenden Stationsbeamten. Hierdurch wird nicht nur eine thatsächliche Verantwortlichkeit dieses Beamten für die Betriebssicherheit hergestellt, sondern auch eine so rasche Aufeinanderfolge der einzelnen Betriebsvorgänge erreicht, dass die betreffenden Bahnhöfe eine weit grössere Leistungsfähigkeit als bei der hiesigen Geschäftsvertheilung besitzen. Man muss den Unterschied der Handhabung sehen, um denselben richtig schätzen zu können. Da also auf gleichen Anlagen mehr geleistet wird, so liegt hierin ein weiteres Mittel zur Sparsamkeit.

Betrieb der Güterzüge.

Wie bereits bemerkt, lässt man die Güterzüge thunlichst nur mit voller für die günstigste Ausnutzung der Lokomotivkraft bemessener Belastung verkehren; dieselben sind oft 40 bis 60 Wagen oder 160—240 Achsen stark. Es fahren daher nur die Eil- und Lokalgüterzüge, sowie auf eingeleisigen Strecken die sogenannten ersten Abtheilungen der durchgehenden Güterzüge nach bestimmten Fahrplänen; die übrigen werden nur nach Bedarf abgelassen und folgen auf eingeleisigen Strecken den fahrplanmässigen Zügen als zweite, dritte, vierte Abtheilung. Auf zweigeleisigen Strecken fahren die durchgehenden Züge meistens ganz ohne Fahrplan. Diese Betriebsweise, welche für die Sparsamkeit des Betriebes von grosser Bedeutung ist, würde auf Strecken ohne Blocksystem ohne den Traindispatcher nicht durchführbar sein. Im übrigen führt dieselbe schon durch einfache Irrthümer leicht zu Zusammenstössen und erfordert zur Herbeiführung des in Europa verlangten Maasses von Betriebssicherheit unbedingt die Einführung des Blocksystems. Hiermit steht es allerdings noch schlecht, da bisher nur die Pennsylvaniabahn dasselbe vollständig eingeführt hat. Man scheut die Kosten, wartet daher auf die Herstellung völlig entsprechender selbstthätiger Blockapparate und hofft von der Einführung der Luftdruckbremsen bei den Güterzügen eine wesentliche Verminderung der Zusammenstösse.

Hier, wo das Blocksystem allgemein eingeführt ist, würde der Betrieb mit vollbelasteten Güterzügen ohne weiteres eingeführt werden können. Die Durchschnittsstärke der Güterzüge beträgt auf den Preussischen Staatsbahnen nur etwa 77 Achsen, während dieselbe nach der Leistungsfähigkeit der jetzt vorhandenen Lokomotiven recht wohl 90 Achsen betragen könnte. Es würde grundsätzlich fehlerhaft sein, wenn man dagegen, wie neuerdings vielfach empfohlen wird, die Belastung der Güterzüge vermindern, statt vermehren wollte; hierdurch würde die Leistungsfähigkeit der Bahnen infolge der grösseren Zahl der Züge vermindert und die Betriebskosten, welche mit dem Maasse der Anstrengung der Lokomotive nur unbedeutend wachsen, sehr vermehrt werden. Schnellere Beförderung kann auch durch stärkere Lokomotiven und bessere Gestaltung der Fahrpläne, selbst bei erheblicher Steigerung der Zugbelastungen erreicht werden.

Die Fahrgeschwindigkeit der Güterzüge ist in Amerika in den letzten Jahren überall gesteigert worden, um die Leistungen der Betriebsmittel und der Bahnen selber zu erhöhen; da die Zugkraft nicht wesentlich grösser ausfällt, aber die kürzeren Steigungen besser überwunden werden, so entsteht keine merkliche Steigerung der Betriebskosten.

(Schluss folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die Strecken der Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld:

a) Hemer-Sundwig (1,8 km),
b) Brügge-Oberbrügge (2,4 km),
c) Hoffnungsthal-Immekeppel (5,7 km),
d) Hagen (Rh.)-Hengstei (5,5 km),

von welchen die Strecken zu a und d am 1. Oktober d. J., die Strecke zu b am 15. Oktober d. J. und die Strecke zu c am 1. November d. J. in Betrieb genommen werden sollen, sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Zusammenstellung der Ergebnisse der von den Vereins-Verwaltungen in der Zeit vom 1. Oktober 1888 bis dahin 1889 mit Eisenbahnmaterial angestellten Güteproben. Vorgenannte Zusammenstellung ist seitens der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins herausgegeben und an die Vereins-Verwaltungen vertheilt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3059 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Belgischen, Schweizerischen, Dänischen, Schwedischen und Norwegischen Nicht-Vereinsverwaltungen, betreffend die statistischen Nachrichten über die Ergebnisse des Verkehrs auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte im Jahre 1890 (abgesandt am 18. d. Mts.).

Nr. 3105 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zusammenstellung der Ergebnisse der von den Vereins-Verwaltungen in der Zeit vom 1. Oktober 1888 bis dahin 1889 mit Eisenbahnmaterial angestellten Güteproben (abgesandt am 17. und 18. d. Mts.).

Nr. 3116 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend reglementsmässige Lieferfristen (abgesandt am 18. d. Mts.).

Nr. 3135 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Ersatzwahl für ausgeschiedene Mitglieder des Preisausschusses des Vereins (abgesandt am 18. d. Mts.).

Nr. 3136 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Auslegung streitiger Bestimmungen des Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 19. d. Mts.).

Nr. 3137 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Ergänzung der Bestimmungen in Anlage II des Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 19. d. Mts.).

Nr. 3165 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 21. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Unfälle im Monat Juli d. J.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten, im „Reichs- und Staatsanzeiger" veröffentlichten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Juli d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 11 Entgleisungen und 1 Zusammenstoss auf freier Bahn, 19 Entgleisungen und 11 Zusammenstösse in Stationen und 176 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 184 Personen verunglückt, sowie 40 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 104 unerheblich beschädigt. Von den beförderten Reisenden wurden 2 getödtet und 4 verletzt, und zwar entfallen: je eine Tödtung auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Bromberg und zu Berlin, 2 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin und je eine Verletzung auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Breslau und zu Magdeburg. Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 18 getödtet und 133 verletzt, von Steuer- usw. Beamten 1 verletzt, von fremden Personen (einschl. der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 14 getödtet und 12 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 46 Beamte verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 33 601,56 km Betriebslänge und 1 001 159 303 geförderten Achskilometern) 211 Fälle; davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, auf der Main-Neckarbahn und in den Verwaltungsbezirken der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Köln (rechtsrh.) und zu Breslau die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2 529,33 km Betriebslänge und 31 459 460 geförderten Achskilometern) 7 Fälle, und zwar entfallen auf die Hessische Ludwigsbahn 6 Fälle und auf die Lübeck-Büchener Eisenbahn 1 Fall.

Verspätungen im Monat Juli d. J.

Nach der gleichfalls vom Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten, im „Reichs- und Staatsanzeiger" veröffentlichten Nachweisung über die im Monat Juli d. J. auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 36 grösseren Bahnen bezw. Bahnnetzen mit einer Gesammt-Betriebslänge von 36 236,16 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 1 768 Schnellzüge, 2 193 Personenzüge und 227 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 4 188. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 15 472 866 Zugkm bezw. 317 386 118 Achskm gegen 14 948 534 Zugkm und 295 091 846 Achskilometer im Vormonat und gegen 14 318 444 Zugkm und 314 873 385 Achskm in demselben Monat des Vorjahres. Von den Verspätungen wurden 1 565 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen nur 2 623 Verspätungen zur Last fallen gegen 1 604 im Vormonat und 1 992 in demselben Monat des Vorjahres. Von den auf eigener Bahn vorgekommenen Verspätungen entfallen auf 1 Million Zugkilometer 170, auf 1 Million Achskilometer 8, mithin auf 1 Million Zugkilometer 31 = 22 v. H. mehr als im Monat Juli des Vorjahres und 63 = 59 v. H. mehr als im Vormonat und auf 1 Million Achskilometer 2 = 33 v. H. mehr als im Monat Juli des Vorjahres und 3 = 60 v. H. mehr als im Vormonat. Infolge der Verspätungen wurden 2 007 Anschlüsse versäumt (gegen 1 497 in demselben Monat des Vorjahres und 1 227 im Vormonat). Bei 7 Bahnen sind Zugverspätungen und Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen. In der Nachweisung sind diejenigen Bahnen, auf welchen Zugverspätungen vorkamen, nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der von den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen auf 1 Million Zug- und 1 Million Achskilometer entfallenden eigenen Verspätungen geordnet. Danach nehmen die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln, die Hessische Ludwigsbahn und die Neustrelitz-Warnemünder Bahn die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Anzahl der Verspätungen nach der Anzahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Hessische Ludwigsbahn, die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) und der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrh.) zu Köln an die ungünstigsten Stellen.

Zollsichere Einrichtung der Eisenbahnwagen im internationalen Verkehr.

Den auf der Berner Konferenz vom 15. Mai 1886 zwischen dem Deutschen Reich, Frankreich, Italien, Oesterreich-Ungarn und der Schweiz getroffenen Vereinbarungen über die zollsichere Einrichtung der Eisenbahnwagen im internationalen Verkehr sind mit Zustimmung der vorgenannten Vertragsstaaten nachträglich auch Belgien, Serbien, Rumänien und Griechenland, letzteres für die Linie Piräus-Larissa mit deren Fortsetzung bis zur Türkischen Grenze, beigetreten.

Preussische Staatsbahnen.

Im Jahre 1891 wurden bisher im Vergleich zum Vorjahre vereinnahmt

im	für Personen 1891 ℳ	gegen 1890 ℳ	für Güter 1891 ℳ	gegen 1890 ℳ
Januar	12 663 714	— 113 335	46 388 448	— 2 201 381
Februar	12 910 931	+ 1 111 246	50 743 915	+ 2 369 265
März	17 156 997	+ 2 200 355	54 385 557	+ 1 521 920
April	17 811 983	— 1 413 985	51 831 405	+ 4 636 919
Mai	23 275 749	+ 1 208 701	48 976 631	— 24 940
Juni	20 924 257	+ 611 206	49 348 347	+ 2 649 274
Juli	26 541 168	+ 1 008 160	51 930 731	+ 2 982 816

	insgesammt ℳ	gegen 1890 ℳ
Januar	62 975 729	— 2 001 125
Februar	67 283 337	+ 3 734 446
März	78 660 276	+ 4 976 565
April	73 275 032	+ 3 501 205
Mai	75 833 030	+ 1 409 118
Juni	74 076 265	+ 3 680 436
Juli	82 441 287	+ 4 205 008
Betriebslänge km	24 979	+ 408
Einnahme für das Kilometer ℳ	3 301	+ 117

In den ersten 4 Monaten des Etatsjahres 1891/92 betrug die Gesammteinnahme

	ℳ	gegen das Vorjahr ℳ
für Personen	88 797 997	+ 1 427 953
„ Güter	203 495 203	+ 10 995 920
„ Extraordinarien	14 979 431	+ 1 097 030
zusammen	307 272 631	+ 13 520 903
oder für das Kilometer	12 324	+ 316

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die definitive Einnahme des Vorjahres sich gegen den damaligen provisorischen Ausweis bei der Verkehrseinnahme um 2 449 550 ℳ und bei der Gesammteinnahme gar um 3 859 450 ℳ günstiger stellte, so dass auch in diesem Jahre noch erhebliche Richtigstellungen zu Gunsten des Betriebes in Aussicht stehen. Das obige 1891er Julierträgniss konstatirt einen erheblichen Aufschwung des Personenverkehrs, der im Juni infolge der misslichen Witterung einen grösseren Rückgang gezeigt hatte.

Gemeindebesteuerung der Eisenbahneinnahmen.

Die Preussischen Gemeinden sind berechtigt, von dem Einkommen des Staates aus dem Betrieb der Staatseisenbahnen Steuern zu erheben. Die in diesem Sinne steuerpflichtigen Reinerträge der Staatsbahnen betrugen nach dem „Berl. Act.":

1886/87:	79 643 152 ℳ	1889/90:	152 490 798 ℳ
1887/88:	100 967 168 „	1890/91:	170 329 503 „
1888/89:	134 595 878 „		

Davon sind an Gemeinde-Einkommensteuern gezahlt

1886/87:	3 735 530 ℳ	1889/90:	6 804 567 ℳ
1887/88:	4 873 075 „	1890/91:	7 538 905 „
1888/89:	6 394 933 „		

Diese Sätze ergeben 4,43—4,83 % des Reineinkommens; auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge aber stieg der Satz in den fünf Jahren von 173 auf 305 ℳ. Von der Gesammtsumme erhielten in 1890/91 Berlin 581 400 ℳ, Köln mit Deutz

Ehrenfels, Nippes 312 030 *M.*, Breslau 272 160 *M.*, Dortmund 138 240 *M.*, Magdeburg 134 400 *M.*, Königsberg i. Pr. 130 680 *M.*, Elberfeld 119 700 *M.*, Essen 109 440 *M.*, Duisburg 103 680 *M.*

Bahnabfertigungs-Vorschriften.

Mit dem 1. Oktober d. J. treten an Stelle der allgemeinen Expeditionsvorschriften vom 1. April 1886 neue allgemeine Abfertigungsvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes für die Beförderung von Personen und Gütern nebst Zusatzbestimmungen für die Preussischen Staatseisenbahnen in Kraft.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Elberfeld. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld ist zum 1. Oktober d. J. die Eröffnung des Betriebes auf der 1,8 km langen Strecke Hemer-Sundwig (Abzweiglinie der Bahnstrecke Fröndenberg-Menden-Hemer) mit der Haltestelle Sundwig, zum 15. Oktober d. J. auf der 2,4 km langen Strecke Brügge-Oberbrügge (Theilstrecke der Neubaulinie Brügge-Dieringhausen) mit der Station Oberbrügge und zum 1. November d. J. auf der 5,7 km langen Strecke Hoffnungsthal-Immekeppel mit den Stationen Unter-Eschbach und Immekeppel in Aussicht genommen. Die Station Sundwig wird für den Eil- und Frachtstückgut-Verkehr und den Güterverkehr in Wagenladungen, sowie für die Abfertigung von lebenden Thieren eingerichtet, die Station Oberbrügge nur für den Frachtstückgut-Verkehr und den Güterverkehr in Wagenladungen, dagegen die Stationen Unter-Eschbach und Immekeppel für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Privatdepeschenverkehr, sowie für die Abfertigung von lebenden Thieren. Die Strecken Brügge-Oberbrügge und Hoffnungsthal-Immekeppel sind Fortsetzungen der Bahnlinien Hagen-Brügge bezw. Mülheim a/Rh.-Bensberg-Hoffnungsthal. Die vorbezeichneten Strecken sind vollspurig und werden mit Dampfkraft betrieben; auf denselben wird die Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung zur Anwendung gelangen.

Ferner ist zum 1. Oktober d. J. die Eröffnung des Betriebes auf der 5,5 km langen Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Hagen Rh. und Hengstei, welche als Vollbahn betrieben werden wird, für den Güterverkehr in Aussicht genommen.

Direktionsbezirk Frankfurt a/M. Nach Maassgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 wird voraussichtlich in der 2. Hälfte des Oktober d. J., frühestens am 15. Oktober, die Strecke Weilburg-Weilmünster (Theilstrecke der Neubaulinie Weilburg-Weilmünster-Laubuseschbach) dem Betriebe übergeben werden.

Die Bahn ist vollspurig, wird mit Dampfkraft betrieben, ist für die Beförderung von Personen, Gütern und Vieh usw. bestimmt und wird dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt Wiesbaden unterstellt.

Die vorerst zur Eröffnung gelangenden Haltestellen Freienfels, Essershausen, Ernsthausen und Bahnhof Weilmünster kommen für den Personen- und Gepäckverkehr zunächst nur unter sich und mit der Anschlussstation Weilburg in direkte Verbindung.

Direktionsbezirk Magdeburg. Am 1. Oktober d. J. wird die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte Berlin-Lehrte in Berlin unterstellte Bahnstrecke Salzwedel-Lüchow für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Viehverkehr eröffnet werden.

Von und nach den neuen Stationen findet unbeschränkte Abfertigung von Personen, Gepäck, Eil- und Frachtgütern, sowie von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren statt. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 73 S. 712 d. Ztg.)

Eröffnungen und Erweiterungen der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Breslau. Der an der Bahnstrecke Lissa-Ostrowo zwischen Biadki und Lonkocin belegene Personen-Haltepunkt ist am 1. August d. J. unter dem Namen „Danischin" eröffnet worden.

Direktionsbezirk Bromberg. Am 15. Oktober d. J. wird die an der Strecke Rügenwalde-Schlawe zwischen Schöningswalde und Rötzenhagen gelegene Haltestelle Järshagen, sowie die an der Strecke Danzig-Stolp zwischen Neustadt i/Westpr. und Gross-Boschpol gelegene Haltestelle Lusin für den unbeschränkten Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Direktionsbezirk Köln (linksrh.). Am 1. Oktober d. J. wird die an der Strecke Düren-Neuss zwischen den Stationen Neuss und Capellen-Wevelinghoven gelegene Haltestelle Holzheim bei Neuss, welche bisher nur für den Verkehr von Wagenladungen eingerichtet war, auch für den Eil- und Frachtstückgut-Verkehr eröffnet werden.

Oldenburgische Staatsbahn. Der an der Strecke Oldenburg-Bremen gelegene Haltepunkt Neuenwege wird am 1. Oktober d. J. für den beschränkten Personenverkehr eröffnet werden.

Schliessung von Stationen.

Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.). Am 1. d. Mts. ist die Station Grafenberg für die Abfertigung von Eilgut, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren geschlossen worden.

Mitwirkung der Eisenbahn-Aufsichtsbehörden bei der Beaufsichtigung der Privat-Anschlussgeleise.

Soweit die Aufsicht über die Privat-Anschlussgeleise den Behörden der allgemeinen Polizeiverwaltung obliegt, soll fortan nach einem Erlasse des Preussischen Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten bei der Ueberwachung solcher Geleise, welche an eine dem öffentlichen Verkehre dienende Eisenbahn anschliessen und von der Verwaltung der letzteren selbst betrieben werden, eine Unterstützung der bezeichneten Behörden durch die Eisenbahn-Aufsichtsbehörden dahin eintreten, dass die letzteren auf Ansuchen der ordentlichen Polizeibehörden die Baupläne und die fertiggestellten Geleisanlagen prüfen, sich über die eisenbahntechnischen Vorschriften etwaiger Entwürfe von Polizeiverordnungen gutachtlich äussern und die Geleise in eisenbahntechnischer Beziehung fortlaufend beaufsichtigen. Die Festsetzung von Strafen auf Grund derartiger Polizeiverordnungen, der Erlass polizeilicher Verfügungen und die Anordnung von Zwangsmaassregeln gegen die Eigenthümer der Geleise verbleiben nach wie vor den ordentlichen Polizeibehörden.

Die Mitwirkung bei der Beaufsichtigung findet, soweit der Betrieb der Anschlussgeleise seitens der Staatseisenbahn-Verwaltung geführt wird, durch die Königlichen Eisenbahndirektionen, bei denjenigen Geleisen, welche von einem der Aufsicht des Königlichen Eisenbahnkommissariats unterstehenden Eisenbahnunternehmer betrieben werden, durch letzteres statt.

Rücksichtlich der sonstigen Privat-Anschlussgeleise, insbesondere derjenigen, welche auf Grund des § 135 des Allgemeinen Berggesetzes vom 24. Juni 1865 hergestellt werden und nach § 196 a. a. O. der Beaufsichtigung durch die Bergbehörden unterliegen, bewendet es bei den bisherigen Vorschriften. Die Königlichen Oberbergämter sind angewiesen worden, in Zukunft die Entwürfe der Polizeiverordnungen, welche für die an öffentliche Eisenbahnen anschliessenden und durch deren Verwaltung betriebenen Zechenbahnen erlassen werden sollen, in allen Fällen der Eisenbahn-Aufsichtsbehörde zur gutachtlichen Aeusserung mitzutheilen.

Hessische Staatsbahnen.

Das „Grossherz. Reg.-Blatt" veröffentlicht die Verordnung über die Errichtung einer Ministerialabtheilung für Eisenbahnwesen. Die Abtheilung führt die amtliche Bezeichnung: „Ministerium der Finanzen, Abtheilung für Eisenbahnwesen". Die oberste Leitung und Verwaltung der Eisenbahnangelegenheiten verbleibt dem Ministerium der Finanzen in dem bisherigen Umfange. Sämmtliche Eisenbahnangelegenheiten werden in der Regel der neuen Abtheilung zur Begutachtung bezw. Bearbeitung überwiesen werden.

Mecklenburgische Friedrich Franzbahn.

Nach einer Bekanntmachung des Grossherzoglichen Amtsgerichts zu Schwerin ist die Liquidation der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahngesellschaft nunmehr beendet und die Firma erloschen.

Prignitzer Eisenbahn.

Der Rechnungsabschluss der Bahn für 1890/91 bringt folgende Ziffern: Gesammteinnahme 277 028 *M.*, Betriebsausgabe 125 903 *M.*, Ueberschuss 151 125 *M.* Davon dem Erneuerungsfonds und der Spezialreserve (ausser schon im Betrieb verrechneten Posten) 19 816 *M.* und 2 774 *M.*, bleiben 128 535 *M.* Davon 4½ % Dividende der Prioritätsaktien 60 750 *M.*, 2 % Dividende der Aktien 27 000 *M.*, dem Betriebsgaranten 4 772 *M.*, Reserve für einen Streitfall 7 719 *M.* usw.

Kohlenverkehr in Sendungen von mindestens 50 000 kg.

Soweit die Anwendung der für die Beförderung von Steinkohlen usw. von Rheinisch-Westfälischen Stationen nach Stationen verschiedener Eisenbahnen bestehenden Ausnahmetarife an die Bedingung der gleichzeitigen Aufgabe von mindestens 50 000 kg geknüpft ist, gelten die betreffenden Frachtsätze vom 1. November d. J. ab für alle diesen Tarifen angehörigen Artikel bereits bei gleichzeitiger Anlieferung von mindestens 45 000 kg. (Vergl. Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion [rechtsrh.] zu Köln in Nr. 73 S. I d. Ztg.)

Ausnahmetarife für Eisenerz usw.

Die Ausnahmetarife, welche für die Beförderung von Eisenerz, abgeröstetem Schwefelkies, Kupfererzabbränden, Braunstein und Eisenschlacken im Verkehr zwischen Stationen der Preussischen und Oldenburgischen Staatseisenbahnen usw. bestehen, finden vom 1. November d. J. ab nur noch Anwendung bei Berechnung der Fracht nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen. Diese Bestimmung bezweckt die bessere Ausnutzung des an den Wagen vermerkten Ladegewichts. Es wird aber die Fracht für das wirklich verladene Gewicht, mindestens aber für 10000 kg für den Wagen, nach den Bestimmungen und zu den Sätzen des Spezialtarifs III erhoben, sofern diese sich niedriger stellt.

Von demselben Tage ab gelten die im Rheinisch-Westfälisch-Belgischen und Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Verkehr bestehenden Eisenerz-Ausnahmetarife für Sendungen von mindestens 50 t bereits bei Aufgabe von 45 t und diejenigen für Sendungen von mindestens 100 t schon bei Anlieferung von 90 t. (Vergl. Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion [rechtsrh.] zu Köln in Nr. 73 S. 1 d. Ztg.)

Winter-Fahrpläne.

Zu dem als Zeitungsbeilage ausgegebenen, dieser Nummer beiliegenden Winter-Fahrplane der Main-Neckarbahn, sowie zu dem Zeitungsbeilage-Fahrplane der Grossherzoglich Hessischen Nebenbahn Eberstadt-Pfungstadt befindet sich auf S. 721 d. Ztg. eine Berichtigung, auf die wir hiermit hinweisen.

Allgemeine Berliner Omnibus- und Packetfahrt-Aktiengesellschaft.

Wie „Die Strassenbahn“ berichtet, wird diese Gesellschaft Wagen zur Personenbeförderung mit elektrischer Beleuchtung in Betrieb stellen. Zwei derselben werden in den nächsten Tagen dem Polizeipräsidium vorgeführt und sollen, wenn sich diese Einrichtung bewähren wird, weitere Wagen gebaut werden. Die Wagen sind für 20 Personen berechnet und sollen zunächst auf der Strecke Cottbuser Thor-Neues Thor den Verkehr vermitteln.

Weltausstellung in Chicago.

Zur Erleichterung einer wirksamen Betheiligung Deutscher Interessenten an der im Jahre 1892 in Chicago stattfindenden Internationalen Kunst- und Industrieausstellung sind die Königlich Preussischen Eisenbahndirektionen ermächtigt worden, für diejenigen Gegenstände, welche nach einer vom Reichskommissar auszufertigenden Bescheinigung auf dieser Ausstellung ausgestellt werden, bei der Hinbeförderung auf den Preussischen Staatsbahnstrecken nur die Hälfte der tarifmässigen Fracht zu berechnen. Zu diesem Zweck müssen die Güter mit Bezettelungen versehen werden, aus welchen ersichtlich ist, dass die betreffenden Gegenstände für die Ausstellung in Chicago bestimmt sind. In den Frachtbriefen über die Hinbeförderung ist zu vermerken, dass die mit denselben aufgegebenen Sendungen durchweg aus Ausstellungsgütern bestehen.

Die Internationale Schlafwagen-Gesellschaft

hat ihr Aktienkapital von 10 Millionen Francs auf 15 Millionen Francs erhöht.

Rhein-Weser-Elbekanal.

In der am 15. d. Mts. in Hannover abgehaltenen Versammlung des Ausschusses für die Förderung des Rhein-Weser-Elbekanalbaues, in welcher der Landesdirektor v. Hammerstein den Vorsitz führte, wurde über die Thätigkeit seit der letzten Versammlung Bericht erstattet. Ferner wurde darüber berathen, auf welche Weise die zur Bestreitung der Kosten für die Vorarbeiten noch erforderliche Summe von 80000 ℳ aufzubringen ist. Nach einer langen Verhandlung, an welcher sich Vertreter der Städte Lübeck, Bremen, Magdeburg, Hannover, Linden, Osnabrück, Peine und Minden betheiligten, gelangte der Antrag zur Annahme, Hannover mit 14000 ℳ, Magdeburg mit 7000 ℳ, Berlin mit 6000 ℳ, Osnabrück mit 4000 ℳ, Minden und Peine mit je 3000 ℳ und Linden mit 2000 ℳ zu belasten. Ferner wurde beschlossen, zu Gunsten der am schwersten belasteten Gemeinden kleinere interessirte Gemeinden, wie Braunschweig, Nienburg, Bückeburg, zu den Beiträgen heranzuziehen. Der Vertreter Lübecks sagte einen Beitrag von 2000 ℳ aus den Handelskreisen zu.

Aus Frankreich.

Gemeinnützigkeitserklärungen.

Für gemeinnützig (d'utilité publique) sind erklärt worden:

1. Die Verlängerung der vom Park der Tête d'Or nach la Mouche führenden Strassenbahnlinie in Lyon bis zum Perrache-Bahnhof;

2. die im Drômedepartement gelegenen, für Personen- und Güterverkehr bestimmten Dampfstrassenbahnen Saint-Vallier-le Grand-Serre, Tain-Romans, Valence-Chabeuil und Montélimar-Dieulefit. Die Konzession ist auf 75 Jahre theils mittelbar, theils unmittelbar Herrn Marchand ertheilt; das gewährleistete kilometrische Anlagekapital ist auf 54000 Frcs. festgesetzt, doch darf die Belastung des Staatsschatzes nicht mehr als 1175 Frcs. für das Kilometer oder 108100 Frcs. im ganzen betragen;

3. die in den Departements Loiret und Eure-et-Loire mit 60 cm Spurweite für Personen- und Güterverkehr herzustellende Dampfstrassenbahn Pithiviers-Toury. Der Betrieb ist durch Vertrag vom 8. August d. J. der Gesellschaft der Decauvillewerke (société des établissement Decauville aîné) vorläufig auf 15 Jahre übertragen worden; die Belastung des Staatsschatzes auf Grund der Zinsengewähr darf jährlich höchstens 17920 Francs betragen.

Der Pariser Seekanal.

Nachdem die öffentliche Abstimmung über die Gemeinnützigkeit des Pariser Seekanals 393000 befürwortende und nur 38000 widersprechende Stimmen ergeben, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten von dem Generalrath der Brücken- und Wegebauverwaltung (conseil général des ponts et chaussées), der sich in seinen Sitzungen vom 27. Januar 1887 sowie vom 25. Oktober, 8. November und 27. Dezember 1888 ungünstig über das Unternehmen ausgesprochen hatte, von neuem ein Gutachten über die Ausführbarkeit und den Werth des Kanals eingefordert. In seiner Sitzung vom 27. Juli J. J. hat sich nun der genannte Generalrath abermals ablehnend gegen den Plan ausgesprochen.

Die Ablehnung stützt sich im wesentlichen auf folgende Gründe: 1. Die geringe Breite von 35 m an der Sohle bietet in Anbetracht der grossen Länge (185 km), der zahlreichen Krümmungen und der vielen Drehbrücken Gefahren für die Schiffe; 2. durch die Drehbrücken von 30 m Spannweite, über welche in der Nähe der Hauptstadt täglich 100 bis 200 Züge verkehren, wird die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes gefährdet; 3. durch die Ausfüllung verschiedener Nebenarme der Seine werden die Ueberschwemmungen, da sich das Wasser nicht mehr gehörig vertheilen kann, länger und höher werden; ausserdem werden zahllose Entschädigungsforderungen der Uferbesitzer wegen Tieferlegung des Seinebettes erhoben werden; endlich 4. die Berechnungen der Konzessionsinhaber sind insofern ungenau, als sie für die Kanalstrecke denselben Frachtsatz in Ansatz bringen wie für die Fahrt auf See, die Seeschiffe aber als Entschädigung für die schwierigere Kanalfahrt eine höhere Entschädigung beanspruchen müssen.

Die Eisenbahn Beaune-Arnay-le-Duc.

Ueber die Lokalbahnlinie Beaune-Arnay-le-Duc der Südfrankreich-Eisenbahn hat deren Direktor, Oberingenieur Felix Martin, in der Revue générale des Chemins de fer eine Beschreibung veröffentlicht, der wir Folgendes entnehmen: Diese im Côte d'Ordepartement gelegene, am 15. März d. J. eröffnete, 41,297 km lange Linie geht aus von der zwischen Dijon und Chalons-sur-Saône gelegenen Station Beaune der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn (219,42 m über dem Mittelmeerspiegel), sie benutzt von dem genannten Bahnhofe ab auf ihrem 1,9 km langen Wege durch die Stadt Beaune die Bahnhofsavenue, die Aussenboulevards und die Nationalstrasse Nr. 73; auch nach dem Verlassen der Stadt läuft sie auf der 2,423 km langen Strecke bis Pommard auf der Strasse. Von Pommard bis zum Laucypass (550,7 m Meereshöhe) besitzt die Linie auf 13,295 km Länge eigenen Bahnkörper und überwindet den 290 m betragenden Höhenunterschied zwischen diesen beiden Punkten durch eine ununterbrochene Steigung von 15 bis 40 mm; besonders auf dem steilen Abfall der Morvanausläufer zum Saônebecken waren zahlreiche Windungen unter gleichzeitiger Steigung von 35 bis 40 mm erforderlich. Vom Laucypass steigt die Linie im Gefälle von 30 bis 40 mm theils auf der Strasse theils auf eigenem Bahnkörper bis zur Stadt Bligny abwärts und kreuzt dort die Hauptstrasse sowie den Stadthausplatz im Gefälle von 40 mm und mit einer Krümmung von 40 m Halbmesser. Von Bligny ab sind die Steigungs- und Krümmungsverhältnisse günstiger und nachdem die Bahn die im Bau begriffene Mittelmeerlinie Epinac- les Laumes untersetzt hat, erreicht sie ihren Endpunkt Arnay-le-Duc (358,18 m Meereshöhe). Von der ganzen Linie liegen 14,797 km auf der Strasse, 26,5 km auf eigenem Bahnkörper; der kleinste Krümmungshalbmesser beträgt 40 m, die stärkste Steigung 40 mm. Ausser den Endstationen hat die Linie 12 Stationen und 3 Haltestellen; die Stationen sind mit einem Ausweichgleis und einem überdachten Raum, der als Wartezimmer und zugleich als Gepäckraum dient, die Haltestellen dagegen nur mit einem überdachten Raum und keinen Ausweichgeleisen versehen, da sie nicht für Frachtgut bestimmt sind. Die Baukosten belaufen sich auf 58096,68 Frcs. für das Kilometer.

Aus Nordamerika.

Eisenbahnbetriebsergebnisse der Vereinigten Staaten in 1890.

Nach „Poor's Manual" betrug Ende 1890 die Gesammtlänge der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten 166 817 Meilen, von denen 5 739 Meilen im Laufe des Berichtsjahres gebaut sind. Angaben über das Anlagekapital liegen indessen nur von 163 420 Meilen (gegen 159 994 Meilen in 1889) vor; die Entwickelung des Anlagekapitals in den letzten 15 Jahren und die Art der Geldbeschaffung zeigt die folgende Uebersicht:

Jahr	Länge	Aktienkapital	Sichergestellte Schuld	Andere Schuld
	Meilen	D.	D.	D.
1876	76 305	2 248 358 375	2 165 141 368	55 092 192
1877	79 208	2 313 278 598	2 255 318 650	237 604 774
1878	80 532	2 292 257 877	2 297 790 916	182 248 566
1879	84 393	2 395 647 293	2 319 489 172	156 881 052
1880	92 147	2 708 673 375	2 530 874 943	162 489 939
1881	103 530	3 177 375 179	2 878 423 606	222 766 267
1882	114 461	3 511 035 824	3 235 543 323	270 170 962
1883	120 552	3 708 060 583	3 500 879 914	268 925 285
1884	125 152	3 762 616 686	3 669 115 772	244 666 596
1885	127 729	3 817 697 832	3 765 727 066	259 108 281
1886	133 606	3 999 508 508	3 882 966 330	280 673 814
1887	147 999	4 191 562 029	4 186 943 116	294 682 071
1888	154 276	4 438 411 342	4 624 035 023	306 952 589
1889	159 994	4 495 099 318	4 828 365 771	357 477 160
1890	163 420	4 640 239 578	5 105 902 025	376 494 297

Während sich also die Anleiheschuld (abgesehen von 1878) früher stets unter dem Aktienkapital gehalten hat, übersteigt sie dieses in den letzten 3 Jahren in immer höherem Maasse. Für 1890 waren ausser den genannten Beträgen noch 271 145 220 Dollars laufende Schulden vorhanden, so dass sich der Gesammtbetrag der durch Antheilscheine, Anleihen oder auf anderem Wege beschafften Gelder auf 10 393 781 120 D. belief, während das durch die Bahnanlage nebst Zubehör, durch Werthpapiere, Baarbestände und Guthaben dargestellte Vermögen der genannten 163 420 Meilen Eisenbahnen um 10 697 817 239 D., also um 304 036 119 D. höher ausgewiesen ist.

Der Verkehr betrug 1890 520 439 082 Personen und 701 344 437 t Güter, zu deren Beförderung 297 244 707 Personenzugmeilen, 482 900 422 Güterzugmeilen und 13 780 016 Meilen von gemischten Zügen, im ganzen also 793 925 145 Zugmeilen geleistet wurden. Jeder Reisende legte durchschnittlich 24,06 Meilen, jede Tonne durchschnittlich 112,91 Meilen zurück.

Die Betriebseinnahmen und den Reingewinn in den letzten 15 Jahren zeigt die folgende Uebersicht; doch ist zu bemerken, dass sich diese Zahlen nicht auf ein so ausgedehntes Netz wie das Anlagekapital beziehen, weil dieses auch für eine Reihe von Bahnen angegeben ist, die zwar vollendet, aber noch nicht eröffnet sind.

Jahr	Betriebslänge	Betriebseinnahmen	Reinertrag	Schuldenzinsen	Gewinn der Antheilscheine
	Meilen	D.	D.	D.	D.
1876	73 508	497 257 959	186 452 752	93 559 573	68 039 668
1877	74 112	472 909 272	170 976 697	98 820 927	58 566 312
1878	78 960	490 103 351	187 575 167	103 160 512	53 639 368
1879	79 009	525 620 577	216 544 999	112 237 515	61 681 470
1880	82 146	613 733 610	255 557 555	107 866 328	77 115 371
1881	92 971	701 780 982	272 406 787	128 587 302	93 344 190
1882	104 971	770 209 899	280 316 696	154 295 360	102 031 434
1883	110 414	823 722 924	298 367 285	173 139 064	102 052 548
1884	115 704	777 396 317	270 890 955	178 058 382	94 414 835
1885	123 320	772 568 833	269 493 931	187 426 035	77 672 105
1886	125 185	829 940 836	300 603 564	189 036 304	81 654 138
1887	137 028	940 150 702	334 989 119	203 790 352	91 573 458
1888	145 387	960 256 270	301 631 051	207 124 288	80 243 041
1889	153 945	1 002 926 059	312 122 721	218 974 214	81 262 523
1890	158 037	1 097 847 428	346 921 318	229 101 144	83 863 632

Die Betriebseinnahmen des Jahres 1890 betrugen 10,8 %, der Reinertrag 3,4 % des verwendeten Anlagekapitals (gegen 10,3 bezw. 3,3 % in 1889); doch waren die Durchschnittsergebnisse der zehn vorhergehenden Jahre höher. Wenn man übrigens — wie billig — vom Gesammtanlagekapitale dasjenige der nicht eröffneten Linien abzieht, so stellt sich die Betriebseinnahme auf 12,7 %, der Reinertrag auf 4 % des Anlagekapitals.

Von der auf 163 420 Meilen angegebenen Gesammtlänge waren 157 976 Meilen im Betriebe und 5 444 Meilen nur unvollständig oder gar nicht eröffnet. Die genannten 157 976 Meilen hatten im einzelnen aus dem Personenverkehr eine Einnahme von 273 664 439 D., aus dem Güterverkehr eine solche von 740 374 844 Dollars und aus anderen Quellen eine solche von 72 000 924 D., zusammen also 1 086 040 207 D. Nach Bestreitung der Betriebsausgaben in Höhe von 744 373 838 D. verbleibt ein Reinertrag von 341 666 369 D., dem an anderen Einnahmen, Pacht, Miethe usw. noch 113 731 846 D. hinzutreten. Von den hiernach verfügbaren 455 398 215 D. wurden durch die Verzinsung der Schuldverschreibungen 220 222 788 D. durch andere Zinsen 6 576 894 D. durch die Gewinne der Antheilscheine 82 303 616 D., durch Pachtzahlungen für Mitbenutzung von Strecken usw. 59 129 924 D. und durch verschiedene Ausgaben 35 174 333 D. aufgezehrt, so dass noch 51 990 660 D. verfügbar blieben. Der Zinssatz der Schuldverschreibungen betrug durchschnittlich 4,36 %, derjenige der Schuldverschreibungen und sonstigen Schulden 4,18 %, der Gewinn der Antheilscheine 1,80 %, endlich der Satz des an Gläubiger und Antheilhaber bezahlten Zinsgewinnes 3,03 %.

Die Wirkung des Bundesverkehrs-Gesetzes.

In der Julinummer des „Forum" befindet sich eine Besprechung von Aldace F. Walker über die Wirkung des Bundesverkehrs-Gesetzes (Inter-State Commerce Law). Nach Kennzeichnung der Einflüsse, die zur Annahme des Gesetzes geführt haben, sowie der erzielten Ergebnisse kommt Walker zu dem Schlusse: Nicht das Verlangen nach Herabsetzung der Tarife, die bereits durch den Wettbewerb genügend schnell ermässigt werden, war der Hauptgrund für die Annahme des Gesetzes, sondern das Verlangen nach Stetigkeit der Frachtsätze und nach Unterdrückung der Bevorzugung einzelner Versender. Thatsächlich hat das Gesetz eine Ermässigung der Tarife zum Schaden der Eisenbahngesellschaften und zum sehr zweifelhaften Vortheil der Bevölkerung bewirkt, dagegen haben die Bevorzugungen einzelner Versender, die Tarifkriege und die heftigen Tarifschwankungen nicht aufgehört. Wenn daher auch der Nutzen einer bundesgesetzlichen Regelung des Eisenbahnwesens grundsätzlich anzuerkennen sei, so müsse doch das Gesetz wesentlich umgestaltet werden, um die angestrebte Wirkung zu erreichen.

Auch eine andere Zeitschrift, die „Railroad Gazette", ist der Meinung, dass das Gesetz übel wirke und auf dem besten Wege sei, langsam zu entschlafen. Ein Anfang sei mit der Bestimmung über die Verkehrstheilungsverträge (Pooling clause) gemacht; als sie eingeführt wurde, mussten sich ihr die Eisenbahnen unterwerfen, wollten sie nicht von der Bevölkerung verurtheilt und von den Gerichten bestraft werden. Mit der Zeit erkannten die einsichtigen Personen die schlechte Wirkung des Gesetzes, zeigten sich einer Umgehung geneigt und ermuthigten auch die Eisenbahngesellschaften hierzu. Während bei Schaffung des Gesetzes niemand den Nutzen des kühnen Verbots der Verkehrstheilungsverträge anzuzweifeln wagte, waren die Eisenbahngesellschaften bereits ein Jahr später geneigt, diese Bestimmung thatsächlich ausser Acht zu lassen, wenn das Bundesverkehrsamt (Inter-State Commerce Commission) seine Zustimmung geben wollte. Das Amt seinerseits ist bereit, beide Augen zuzudrücken, wenn man seine Zustimmung nicht ausdrücklich verlangt.

Es entzieht sich unserer Kenntniss, ob die hier wiedergegebenen Anschauungen nur einseitig die Wünsche der Eisenbahngesellschaften darstellen, oder ob sie auch bei der Bevölkerung Wurzel gefasst haben.

Eisenbahn-Krankenhäuser.

Nach einem von Dr. W. B. Outten, Bahnarzt der Missouri-Pacificbahn, vor der Jahresversammlung des Vereins der Bahnärzte am 1. Mai d. J. in Buffalo gehaltenen Vortrage ist in den Vereinigten Staaten auf 39 Eisenbahnnetzen mit zusammen 121 000 km ein bahnärztlicher Dienst eingerichtet; Eisenbahn-Krankenhäuser sind 25 vorhanden, in denen jährlich 136 000 kranke oder verletzte Beamte behandelt werden. Einer der Hauptvortheile dieser Einrichtung besteht in der Leichtigkeit, mit der kranke Beamte aus den ungesunden Theilen des Landes nach gesunderen Ortschaften befördert werden. Der Beitrag der Beamten für die Unterhaltung der Krankenhäuser beträgt gewöhnlich ¼ bis ½ D. monatlich. Dass die Angestellten die gebotenen Vortheile wohl zu würdigen wissen, geht daraus hervor, dass noch nie die Frage aufgeworfen wurde, ob die Eisenbahn das Recht hat, ihren Beamten eine solche Ausgabe aufzuerlegen. Mehrere Krankenhäuser bestehen bereits seit einer Reihe von Jahren und obwohl erzwungene Beiträge jedes mögliche Vorurtheil anzuregen pflegen, so sind doch die Wohlthaten der Einrichtung bisher über jede Einwendung erhaben gewesen.

Louisville und Nashville Eisenbahn.

Diese Eisenbahn hatte in dem vom 1. Juli 1890 bis dahin 1891 reichenden Betriebsjahre eine Einnahme von 19 205 262 D. (gegen 18 846 004 D. in 1889/90), eine Ausgabe von 12 205 355

(11 419 092) D. und demnach einen Ueberschuss von 6 999 907 (7 426 912) D. Nach Bestreitung der Lasten in Höhe von 4 618 946 (4 922 415) D. verblieb ein Reingewinn von 2 380 961 (2 504 497) D.; hierzu treten an Erträgen aus anderen Quellen 628 849 (638 686) D., ferner der Ertrag der gepachteten Georgiabahn mit 69 138 D. (gegen einen Fehlbetrag von 90 339 D. in 1889/90), es sind aber abzuziehen die Fehlbeträge der anderen Pachtlinien in Höhe von 196 608 (186 203) D., so dass schliesslich 2 882 340 (2 866 642) D. zur Verfügung der Antheilhaber blieben. Davon wurden 2 400 000 D. als Gewinn an die Antheilscheine vertheilt und 482 340 D. auf neue Rechnung vorgetragen. Die Gesellschaft hat die Vermehrung ihres Grundkapitals um 7 Millionen Dollars beschlossen und davon zunächst 4 800 000 D. beim Bankhause Raphael & Sohn zum Preise von 70 D. für den Antheilschein zur Zeichnung auflegen lassen.

Die Staatsbeihilfen zum Eisenbahnbau in Kanada.

Auf ein Gesuch um Bewilligung staatlicher Beihilfe für eine Eisenbahn hat der neue Premierminister Abbot — nach Mittheilung der „Times“ — erklärt, er sei der Gewährung von Staatsbeihilfen für den Eisenbahnbau durchaus abgeneigt, doch gäbe er zu, dass seine Amtsgenossen im Ministerium anderer Ansicht sein könnten. Gegenwärtig lägen nicht weniger als 80 solcher Gesuche aus verschiedenen Theilen des Landes, wo noch keine Eisenbahn besteht, vor und, wenn noch während der jetzigen Tagung Beihilfen bewilligt würden, so müssten diese Gesuche den Vorrang geniessen.

Neue Eisenbahngesellschaft in Mexiko.

Zum Bau der Mexican Northern Pacific Railway hat sich in London mit einem Kapitale von 600 000 D. die gleichnamige Eisenbahngesellschaft gebildet.

Ertheilung und Entziehung von Konzessionen in Mexiko.

A. Der General Herman Sturm, als Vertreter der Mexican Cuernavaca and Pacific Railway company, hat die Konzession für eine Schmalspurbahn von Chepultepec nach La Piedad, El Mino Perdido und San Lazaro erhalten.

B. Wegen Nichterfüllung der Bedingungen sind die Konzessionen für folgende 14 Eisenbahnen für erloschen erklärt worden:

1. Mazatlan-Rosario, 2. Cuernavaca-Toluca im Staate Morelos, 3. Caucel-Progreso, 4. Pachuca-Scapayuca, 5. vom Popocatepetl oder vom Iztaccihuatl nach der interozeanischen oder nach der Mexikanischen Eisenbahn, 6. von Villa de Viezca im Staate Coahuila nach San Pedro, 6. von den Kohlenfeldern der Bezirke Ures, Hermosillo und Alamos im Staate Sonora nach dem Hafen Guayamas, 8. Puebla-Tlaxcala, 9. Ometusca-Tulancingo, 10. von Ermita de Teapa im Staate Topasco nach Ixguatan im Staate Chiapas, 11. Zacateras-Jerez-Villanueva, 12. Bagdad-Matamoras, 13. die Durangolinie und 14. Morelia-Zihuatanejo.

Aus Südamerika.

Peru.

Die Lima-Eisenbahn erzielte 1890 eine Betriebseinnahme von 69 579 £; hiervon beanspruchten die Betriebsausgaben 44 247 £, die Ausgaben in London 2 286 £, die Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen 3 095 £ und die ausserordentlichen Ausgaben 3 623 £, so dass ein Reinertrag von 16 328 £ gegen 9 727 £ im Vorjahre verblieb. Nach Hinzutritt eines Uebertrages aus dem Vorjahre von 497 £ standen 16 825 £ zur Verfügung der Hauptversammlung, welche die Vertheilung eines Gewinnes von 8 sh. = 2 % beschloss.

Uruguay.

In der vom Präsidenten Herrera y Obes bei Eröffnung des Kongresses am 30. Mai d. J. verlesenen Botschaft ist über das Eisenbahnwesen folgendes gesagt: „In dem Haushalt für 1889/90 war nur eine Zinsengewähr, nämlich für die Eisenbahn Salto-Santa Rosa, mit 132 022 Piastern aufgeführt; in dem Haushalt für 1890/91 erforderte die Zinsengewähr bereits 682 342 P. und in dem für 1891/92 wird sie rund 1 250 000 P. erreichen. Die Regierung hat daher Maassnahmen getroffen, dass die Rechnungen der Eisenbahngesellschaften mit grösserer Klarheit und Uebersichtlichkeit aufgestellt werden, und hofft, dass eine derartige strenge Ueberwachung gute Früchte tragen wird. Gleichwohl gestattet die Aussicht auf Eröffnung neuer gewährleisteter Bahnen nicht, auf eine erhebliche Ermässigung der an Zinszuschüssen in den Haushalt einzustellenden Summe zu hoffen. Doch diese Zinszuschüsse sind keine unfruchtbare Schuld, die lange Zeit auf dem Lande lasten wird; denn sie verschaffen diesem kostbare Mittel zur Entwickelung und man darf erwarten, dass die dem Staate aus diesem Grunde aufgebürdete Last in einigen Jahren sehr erleichtert sein wird. Uebrigens war es für den Fortschritt des Landes nothwendig, es mit Verkehrsmitteln, die ihm bisher vollkommen fehlten, auszustatten; vor 2 Jahren hatte Uruguay erst 524 km im Betriebe, jetzt bereits 1 311 km.“

Die Republik hat übrigens noch ein bequemeres Mittel gefunden, um die ihr aus der Zinsengewähr für die Eisenbahnen erwachsende Last zu erleichtern; sie hat sie nämlich ebenso wie die Zinsen ihrer sonstigen Schulden überhaupt nicht bezahlt oder vielmehr nicht bezahlen können. Die Gläubiger haben sich daher wohl oder übel zu einem Uebereinkommen, betreffend Umwandlung der öffentlichen Schuld, verstehen müssen. Dieses am 26. August d. J. unterzeichnete Uebereinkommen, das indessen noch der Genehmigung durch die Hauptversammlung der Schuldschein-Inhaber (Bondholders), durch die Mehrheit der Eisenbahngesellschaften und durch den Nationalkongress von Uruguay unterliegt, enthält folgende, auf die Eisenbahnen bezügliche Bestimmungen:

Art. 1. Durch dieses Uebereinkommen werden umgewandelt: A. die drei direkten Anleihen im Gesammtbetrage von 16 724 300 £; B. die auf Grund der Zinsengewähr bis zum 31. Dezember 1891 an folgende Eisenbahngesellschaften schuldigen Summen: Central Uruguay Eastern Extension Railway, limited; Central Uruguay Northern Extension Railway Company, limited; North Eastern of Uruguay Railway Company, limited; Midland Uruguay Railway Company, limited; North-Western of Uruguay Railway Company, limited und Uruguay Northern Railway Company, limited; C. die für den auf Staatsrechnung erfolgenden Bau der Uruguay Western Railway geschuldete Summe.

Art. 2. Behufs Umwandlung und Sicherstellung dieser Schulden schafft die Regierung neue auswärtige 3½ % Schuldverschreibungen im Gesammtbetrage von höchstens 20 500 000 £.

Art. 4. Die Regierung verpfändet für Verzinsung und Tilgung dieser Schuld, sowie für die Innehaltung der Eisenbahn-Zinsengewähr 45 % der Zolleinnahmen und wird ihre Zollbeamten anweisen, vom 1. Januar 1892 ab diesen Theil der täglich eingehenden Zölle an die Vertreter der Gläubiger auszuhändigen; letztere müssen dagegen ihre Ansprüche auf die direkte Steuer (contribucion directa) oder andere Abgaben aufgeben.

Art. 5. Wenn die genannten 45 % der Zölle zu dem beabsichtigten Zweck nicht ausreichen, hat die Regierung den fehlenden Betrag aus anderen Quellen zu decken.

Art. 12. Die neuen Schuldverschreibungen werden auf folgende Weise vertheilt: d) Neue Schuldverschreibungen werden gemäss den zwischen der Regierung und den betheiligten Eisenbahngesellschaften zu treffenden Abmachungen zur Tilgung der bis 31. Dezember 1891 auf Grund der Zinsengewähr erwachsenen Schulden gegeben; e) ausserdem werden behufs Bestreitung der auf Grund des Baues der Uruguay Western Railway erhobenen Ansprüche 1 200 000 £ neuer Schuldverschreibungen bei Bankhäusern hinterlegt und dürfen nur zu diesem Zweck auf Anweisung der Regierung verwendet, müssen daher, falls von der Regierung kein Einvernehmen in dieser Frage erzielt wird, vernichtet werden.

Art. 15. Die den genannten Eisenbahngesellschaften vom Staate bewilligte Zinsengewähr wird vom 31. Dezember 1891 ab für die ganze noch während Dauer der Bürgschaft von 7 auf 3½ % einer kilometrischen Summe von 5 000 £ herabgesetzt.

Venezuela.

Die „Gaceta official“ veröffentlicht den jüngst vom Kongress genehmigten neuen Konzessionsvertrag mit der Französischen Gesellschaft für Venezuelanische Eisenbahnen (compagnie française des chemins de fer vénézuéliens in Paris, Avenue Martignon Nr. 15, Grundkapital 3 Millionen Francs). Die wesentlichen Bestimmungen sind folgende:

Art. 1. Die Konzession wird auf die 60 km lange Anfangsstrecke von Santa-Barbara an der Mündung des Rio Escalante in den See von Maracaïbo bis zu der 1 km von la Vigia gelegenen Strasse beschränkt. (Die ebenfalls 60 km lange Reststrecke la Vigia-Merida ist demnach aufgegeben).

Art. 2. Die Bezahlung der Zinsengewähr erfolgt gemäss den ursprünglichen Verträgen am Ende jedes Vierteljahrs und wird auf Grundlage von 7 % für die im Vertrage vom 13. August 1888 festgesetzte Summe (300 000 Bolivars für das Kilometer) nach Abzug der erzielten Betriebs-Reinerträge (d. i. Betriebseinnahmen abzüglich der allgemeinen Verwaltungskosten sowie aller Betriebsausgaben) berechnet.

Art. 3. Die auf Grund der Zinsengewähr gezahlten Summen sind nur als Vorschüsse der Regierung von Venezuela anzusehen; diese hat daher, sobald der Reinertrag 7 % des gewährleisteten Kapitals übersteigt, Anspruch auf die Hälfte dieser Ueberschüsse bis zur vollständigen Tilgung der Vorschüsse.

Art. 4. Auch nach Tilgung der Vorschüsse erhält die Regierung 20 % von den Ueberschüssen über 7 % des gewährleisteten Kapitals.

Art. 5. Alle nicht aufgehobenen Bestimmungen der Verträge vom 28. Juli 1887 und vom 13. August 1888 bleiben in Kraft.

Art. 6. Mit Ausnahme der im zweiten Theil des Artikel 42 des Gesetzes vom 19. Mai 1882 genannten Gebühren kommen Stempel- und sonstige Gebühren für diesen Vertrag nicht zur Erhebung.

Art. 7. Artikel 10 der in Paris am 13. August 1888 abgegebenen und vom Bundesrath am 23. November 1888 genehmigten Erklärungen tritt ausser Geltung; die Gesellschaft verzichtet also auf das ausschliessliche Vorrecht für die Schifffahrt auf dem Rio Escalante und in den verschiedenen Häfen des Sees von Maracaïbo.

Art. 9. Etwaige Streitfälle werden durch die Gerichte der Republik nach den in Kraft befindlichen Gesetzen entschieden und können in keinem Falle zu internationalen Ansprüchen Anlass geben.

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

In der Sitzung am 9. d. Mts. unter Vorsitz des Herrn Geh. Ober-Regierungsrathes Streckert hielt Herr Eisenbahn-Bauinspektor von Borries aus Hannover einen Vortrag: „Reisebemerkungen über die Nordamerikanischen Eisenbahnen“, welchen wir an anderer Stelle im Auszuge mittheilen. Schliesslich besprach der Vortragende noch ausführlich die Betriebsergebnisse der Amerikanischen Bahnen im Vergleich zu denen der Preussischen Staatsbahnen; mit Bezug hierauf wurde indessen von Herrn Geh. Ober-Regierungsrath Dr. von der Leyen darauf aufmerksam gemacht, dass bei dem grossen Unterschiede in dem Umfange beider Bahnnetze (das Amerikanische hat rund 260 000 km, das Preussische rund 25 000 km Länge) und der grossen Verschiedenheit der wirthschaftlichen Verhältnisse in beiden Gebieten, ein solcher Vergleich wohl kaum unmittelbar durchführbar sein dürfte und daher vor voreiligen Schlüssen daraus zu warnen sei.

Nachdem hierauf noch Herr Ingenieur Schuler aus Bochum eine Mittheilung über seine patentirte Schienenbefestigung mit federnder Unterlagsplatte gemacht hatte, berichtete der Schriftführer über eine von Herrn Geh. Regierungsrath a. D. Plathner in Warmbrunn eingesandte Abhandlung: „Betrachtungen über den Ungarischen Zonentarif“, in welcher namentlich die finanziellen Ergebnisse desselben während des Betriebsjahres 1890 einer näheren Untersuchung unterzogen werden. Herr Plathner ermittelt danach, dass unter sachgemässer Berechnung der Mehrkosten, welche infolge des gesteigerten Personenverkehrs entstanden, statt des angeblich bedeutenden Mehrertrages gegen das Vorjahr ein Ausfall von etwa 1½ Millionen Gulden anzusetzen wäre; wenn dagegen eingewendet werde, dass in Wirklichkeit weder mehr Betriebsmittel angeschafft, noch die Zahl der Beamten vergrössert worden sei, folglich auch keine Mehrkosten entstanden seien, so beweise dies nur, dass die Bahn bis dahin nur sehr schwach ausgenutzt worden sei; ganz anders würde sich aber die Sache stellen, wenn ein solcher Tarif bei einer bereits voll ausgenutzten Bahn eingeführt würde. Auch ist Herr Plathner der Ansicht, dass die starke Zunahme des Personenverkehrs (um 80 bis 340 % gegen das Vorjahr) keineswegs, wie behauptet wird, die Folge der Befriedigung eines bisher unbefriedigten Verkehrsbedürfnisses sei, sondern lediglich ihren Grund in der Besiegung der Konkurrenz habe, also in der Ueberleitung eines schon vorhandenen Verkehrs von fremden auf die eigene Bahn; dieser Vortheil falle aber fort, sobald die anderen Bahnen ebenfalls zu ermässigten Preisen übergingen. Naturgemäss werde durch eine Ermässigung der Personentarife die Zahl der sehr kurzen Reisen nur zunehmen, da für längere Reisen eine solche Ermässigung einen zu geringen Bruchtheil der ohnehin aufzuwendenden Kosten ausmache.

In üblicher Abstimmung wurden als einheimische ordentliche Mitglieder in den Verein aufgenommen die Herren Professor Martens und Regierungs-Baumeister Robert Neumann.

Entscheidungen des Reichsgerichts.

v. O. **Werthfeststellung im Enteignungsverfahren.** Aus den Entscheidungsgründen: „Für die Werthbestimmung im Enteignungsverfahren ist weder der Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses (§ 21 Ges. v. 11. Juni 1874), noch der Zeitpunkt des Enteignungsbeschlusses (§ 82 a. a. O.) maassgebend, sondern es ist der Zeitpunkt des die Entschädigung feststellenden Beschlusses der Regierung (§ 29 a. a. O.), welcher mit der Zustellung derselben in Wirksamkeit tritt, als für die Werthfestsetzung in Betracht kommend anzuerkennen. — Nach dem System des Gesetzes vom 11. Juni 1874 bildet nämlich dieser Beschluss, welcher nach erfolgter Planfeststellung und Schätzung die Entschädigung bemisst, einen wesentlichen Abschnitt des Enteignungsverfahrens. Mit demselben stehen nicht nur die Objekte der Enteignung, sondern auch die Beträge der dafür zu leistenden Entschädigung, soviel es bezüglich der letzteren im Administrationsverfahren überhaupt möglich ist, fest. Der Unternehmer, dem bis dahin gemäss § 42 Abs. 1 des Gesetzes der Rücktritt freistand, ist nunmehr gebunden und es hat der Eigenthümer das Recht, von demselben Zahlung der festgestellten, event. nach § 30 des Gesetzes im Rechtswege festzustellenden Entschädigung gegen Abtretung des Grundstückes zu fordern (§ 42 Abs. 2 a. a. O.). Somit besteht nun zwischen dem Unternehmer und den Eigenthümern ein festes obligatorisches Verhältniss, welches, wie im Kommissionsbericht des Abgeordnetenhauses 1871/72 Drucks. Nr. 223 S. 1220 hervorgehoben wird, gegenseitige Rechte und Pflichten begründet. Wie nun hiernach mit dem Entschädigungsfeststellungs-Beschlusse die Perfektion der Enteignung eintritt, so muss auch der Zeitpunkt desselben für die Werthermittelung maassgebend sein. In dieser Beziehung ist ferner auch auf den Inhalt der Motive zu § 11 des Gesetzentwurfes Gewicht zu legen, wonach bei der Feststellung der Entschädigung der Zustand der in Anspruch genommenen Sache zur Zeit der Abschätzung in Betracht kommen soll und der Schluss gerechtfertigt erscheint, dass auch bei der Werthsermittelung dieser Zeitpunkt zu Grunde zu legen sei. An die Schätzung knüpft sich nun unmittelbar der fragliche Beschluss, welcher auf der Grundlage der letzteren die Entschädigung feststellt. Dass es aber bei der Werthsermittelung im Enteignungsverfahren der Natur der Sache nach nicht auf einen einzelnen bestimmten Moment, sondern nur auf einen entsprechenden Zeitraum ankommen kann, bedarf keiner weiteren Ausführung.“ (Erk. des II. Civilsenats des Reichsgerichts vom 17. März 1891 in S. Eisenbahnfiskus / M. und Gen., Zeitschr. f. Franz. Civilrecht Bd. XXII S. 278 f.)

Bücherschau.

Das Gesetz über die Enteignung von Grundeigenthum vom 11. Juni 1874 erläutert mit Benutzung der Akten des Königlich Preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten von Dr. jur. Georg Eger, Regierungsrath und Justitiar der Königlichen Eisenbahndirektion, Dozent der Rechte an der Universität Breslau. II. Band. Breslau, J. U. Kern's Verlag (Max Müller). 626 Seiten. Preis 15 ℳ

Die ausgedehnte amtliche Thätigkeit des Verfassers, die sehr schwierige Beschaffung des umfassenden Materials, sowie die in ausserordentlichem Maasse angewachsene Zahl der Kontroversen, Rechtssprüche und Monographien auf dem Gebiete des Enteignungsrechts haben, wie der Herr Verfasser in seinem Vorwort mittheilt, ein nur langsames Fortschreiten des Werks ermöglicht, dessen I. Theil vor 4 Jahren (im Jahre 1887) erschien. Mit dem vorliegenden 2. (Schluss-) Band ist nunmehr der Kommentar zu Ende geführt. Der Verfasser ist in jeder Beziehung bestrebt gewesen, durch sorgfältigste Heranziehung und Verwerthung der Gesetzesmaterialien, der Litteratur und Rechtsprechung, sowie der Akten der Ministerialinstanz alle wesentlichen Fragen, welche das Preussische Enteignungsgesetz betreffen, in möglichst eingehender Weise zu erörtern und sind wir überzeugt, dass sich Eger's Kommentar als ein sehr nützliches Hilfsmittel für die Auslegung des fraglichen Gesetzes erweisen wird.

Das Patentgesetz vom 7. April 1891 und das **Gesetz, betreffend den Schutz von Gebrauchsmustern** vom 1. Juni 1891 mit Ausführungsvorschriften, ausführlichen Anmerkungen und Sachregister. Herausgegeben von Konrad Wandel, Gerichtsassessor a. D. und Assistent des Direktoriums der Firma Fried. Krupp in Essen. Berlin 1891. Verlag von Franz Vahlen (W., Mohrenstrasse 13/14). Preis 1 ℳ

Das neue, am 7. April d. J. publizirte Patentgesetz hat zwar keine durchgreifende Aenderung des früheren Rechtszustandes gebracht, hält insbesondere an dem bestehenden Vorprüfungsverfahren im Gegensatz zu dem von einem Theil der Interessenten befürworteten Registrirungsverfahren fest, dasselbe bringt aber doch wesentliche Neuerungen.

Unter Abdruck des Wortlautes des neuen Gesetzes hebt der Herr Verfasser in seiner Einleitung und in den Anmerkungen zu dem Gesetzestext diese Neuerungen hervor und erörtert ihre Bedeutung gegenüber den älteren Vorschriften, deren Wortlaut in solchen Fällen überall beigefügt ist.

So wird im Abschnitt Patentrecht zu § 3 Abs. 1 die veränderte Fassung, welche im Gegensatz zu der Reichsgerichtspraxis die Entscheidung über die Beziehung zweier Patente zu einander nicht den Gerichten, sondern dem Patentamt zuweist, hervorgehoben, während in § 2 Abs. 2 der wichtige Grundsatz aufgenommen ist, dass im Falle der Entwendung einer Erfindung der Verletzte nicht nur die Nichtigkeit des ertheilten Patents beantragen, sondern auch seinerseits die Erfindung zur

Patentirung anmelden kann. — Wie der Herr Verfasser hervorhebt, liegt der Schwerpunkt der durch das neue Gesetz erstrebten Reform in der Neuorganisation des Patentamts, wie sie Abschnitt II vorsieht, wonach die Mitglieder des Patentamts, welche in erster Linie über die Ertheilung der Patente zu entscheiden haben, dauernd und lebenslänglich zu Mitgliedern des Patentamts ernannt werden sollen, um eine einheitliche konstante Anwendung der Grundsätze über das Patentwesen sicher zu stellen.

In dem dritten Abschnitt des Gesetzes (Verfahren in Patentsachen) treten als wichtigste Neuerungen die erweiterte Zulassung der mündlichen Verhandlung im Anmelde- und Beschwerdeverfahren und die vom Reichstage beschlossene Vorprüfungsinstanz hervor, während aus dem vierten Abschnitt (Strafen und Entschädigung) vom Verfasser als Neuerung hervorgehoben wird, dass die civilrechtliche Entschädigungspflicht schon dann eintreten soll, wenn die Patentverletzung auf einer grob en Fahrlässigkeit beruht, während die kriminelle Strafbarkeit und der Anspruch auf Zuerkennung einer Busse wie bisher von dem Nachweis der wissentlichen Verletzung abhängt.

Allen Patentinteressenten kann das in sehr präziser Form abgefasste Schriftchen als ein trefflicher Kommentar des Patentgesetzes empfohlen werden.

Die Stempelgesetze für das Deutsche Reich und Preussen im Auszug nebst dem vollständigen Stempeltarif (unter Ausschluss des gerichtlichen Stempelwesens) mit Benutzung der neuesten Finanzministerial-Reskripte. Zum Handgebrauch für Verwaltungsbeamte, Notare, Rechtsanwälte, Kaufleute und Gewerbetreibende, zusammengestellt von Becherer, Landes-Bauinspektor. Düsseldorf. 1891. Verlag von Felix Bagel. Preis 80 ₰.

Je grösser die Zahl der rasch aufeinanderfolgenden einschneidenden Neuerungen in unserer Stempelgesetzgebung wird, desto schwieriger wird für den Laien wie für den Beamten die Beantwortung der Frage nach Art und Höhe des im einzelnen Falle anzuwendenden Stempels. Ueberdies sind die neueren Stempelgesetze in keiner zusammenfassenden Ausgabe erschienen und fehlt es an einer Zusammenfassung der zahlreichen Finanzministerial-Reskripte, welche authentische Interpretationen der Stempelgesetze enthalten. (Der Gebrauch des vorzüglichen Kommentars von Hoyer, neueste Ausgabe von Gauss, 1889, wird durch die grosse Fülle des von ihm gebotenen Materials dem Laien erschwert.)

Diesem Uebelstande soll der vorliegende Auszug aus den einschlagenden Gesetzen und Ministerialreskripten abhelfen, indem durch denselben dem Kaufmann wie dem Beamten das zeitraubende Nachsuchen in den oft umfangreichen Gesetzen oder in den einzelnen Finanzministerial-Reskripten erspart wird und ihm die von dem Finanzministerium angenommenen stempelgesetzlichen Grundsätze in gedrängter Kürze vorgeführt werden. Wer daher durch sein Geschäft oder durch sein Amt häufiger in die Lage kommt, Stempel verwenden oder prüfen zu müssen, wird gut thun, sich das Werkchen anzuschaffen; die Kenntniss seines Inhalts schützt ihn ebenso vor unnöthigen Stempelausgaben wie vor Stempelstrafen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Main-Neckarbahn. In einem Theil der als Zeitungsbeilage ausgegebenen Winterfahrpläne 1891/2 ist die Abfahrtszeit des Zuges 87 (Richtung nach Heidelberg) mit 6.$\frac{22}{}$ Abends angegeben. Es wolle dies auf 6.$\frac{20}{}$ berichtigt werden.

Die in den Zeitungsbeilage-Fahrplänen der Grossherzoglich Hessischen Nebenbahn Eberstadt - Pfungstadt zu den Personenzügen Nr. 79 u. 62 verzeichneten beiden Doppelfahrten werden in eine Doppelfahrt zusammengefasst:

Pfungstadt ab 12. 26
Eberstadt an 12. 34
Eberstadt ab 12. 57
Pfungstadt an 1. 05.

Darmstadt, den 19. September 1891.
Die Direktion. (1884)

2. Aenderung von Stationsnamen.

Aenderung der Namensbezeichnung der Haltestelle Lahrbach der Strecke Fulda-Tann. Die an der Eisenbahn von Fulda nach Tann belegene Haltestelle Lahrbach führt in Zukunft die Bezeichnung

„Habel-Lahrbach". (1885)

Frankfurt a/M., den 17. September 1891.
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Die an der Bahnstrecke Minden-Hamm zwischen den Stationen Beckum-Enniger-loh und Ahlen gelegene, bisher nur für den Personenverkehr eingerichtete Haltestelle Vochelm wird am 1. Oktober d. J. auch für den Eil- und Frachtgutverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet werden.

Die für den Verkehr der genannten Haltestelle in Anwendung kommenden Frachtsätze sind demnächst bei den betreffenden Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren.

Hannover, den 18. September 1891. (1886)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. Oktober d. J. wird die im diesseitigen Bezirk an der Strecke Düren-Neuss zwischen den Stationen Neuss und Capellen - Wevelinghoven gelegene Haltestelle Holzheim bei Neuss, welche bisher nur für den Wagenladungsverkehr eröffnet war, auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eingerichtet werden.

Köln, den 22. September 1891. (1887)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Die bestehenden Ausnahmetarife für Eisenerze, abgerösteten Schwefelkies, Kupfererzabbrände, Braunstein und Eisenschlacken im Verkehr mit Stationen

a) der Reichs-Eisenbahnen (Westdeutscher Verband),
b) der Halberstadt-Blankenburger und der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn (Norddeutscher Verband),
c) der Georgs-Marienhütten-, der Nordbrabant-Deutschen und der Warstein-Lippstadter Eisenbahnen (Staatsbahn-Verkehr Hannover-Köln [rrh.] bezw. Elberfeld)

finden vom 1. November d. J. ab nur noch Anwendung bei Berechnung der Fracht nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen, sofern nicht die Frachtberechnung für das wirklich verladene Gewicht, mindestens aber für 10 000 kg, eine niedrigere Fracht ergibt.

Hannover, den 18. September 1891. (1888)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Norddeutscher Braunkohlen-Verkehr. Am 1. Oktober d. J. tritt der Tarifnachtrag VIII in Kraft. Dieser enthält u. a. Aenderung eines Stationsnamens sowie neue Frachtsätze für die Stationen Döbern bei Forst, Dolgelin, Halbendorf, Kölzig, Simmersdorf und Wolfshain des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin. Abdrücke des Nachtrags sind durch die betheiligten Verwaltungen und Verkehrsstellen zu beziehen.

Dresden, den 17. September 1891. (1889)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Oldenburg. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. gelangt der Nachtrag VII zum Gütertarif für obenbezeichneten Verkehr zur Einführung. Derselbe enthält Ergänzungen der „Besonderen Tarifvorschriften", Aenderung von Stationsnamen und Eröffnung bezw. Aufnahme neuer Stationen, Aenderung des Tarifs für Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen, ermässigte Frachtsätze für Eil- und Frachtstückgut im Verkehr mit einigen Oldenburgischen Stationen, ferner Erweiterung und Ergänzung der Ausnahmetarife 2 (für bestimmte Stückgüter), 5 (für Wegebaumaterialien), 6 (Frachtstückgüter zur überseeischen Ausfuhr), 9 (Düngemittel etc.), sowie den neuen Ausnahmetarif 14 für Getreide etc. Nähere Auskunft geben die betheiligten Stationen. (1890)

Frankfurt a/M., den 15. September 1891.
Königliche Eisenbahndirektion.

Frankfurt etc. - Bayerischer Verkehr. Mit dem heutigen Tage wird die Station Doos der Bayerischen Staatsbahn in den Ausnahmetarif 6 für Palmkernöl und Kokosöl einbezogen. Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Verbandsstationen. (1891)

Frankfurt a/M., den 16. September 1891.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahndirektion
Frankfurt a/M.

Oberschlesisch - Galizischer Kohlenverkehr. Mit dem 1. Oktober d. J. tritt für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Koks von den diesseitigen Stationen des Oberschlesischen Grubenbezirks nach den Stationen der Galizischen Carl Ludwigbahn (einschl. Lokalbahnen Jaroslau-Sokal und Dembica-Rozwadów) und den Galizischen Linien der K. K. Oesterr. Staatsbahnen unter Aufhebung des bisherigen bezüglichen Tarifes ein neuer Ausnahmetarif mit vielfach ermässigten Frachtsätzen in Kraft. Druckabzüge sind von unseren betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 17. September 1891. (1892)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-Oesterreichischer Steinkohlenverkehr über Wien. Für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquets und Koks von den Oberschlesischen Grubenstationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau nach den

Stationen der Oesterr. Südbahn (Oesterr. Linien), Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn, Eisenbahn Wien-Aspang, Oesterreich. Staatsbahnen (westliche Linien), Staatsbahn Mürzzuschlag-Neuberg und Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (Strecke Wien-Bruck a. d. L.) einschliesslich der Lokalbahnen Schwechat-Mannersdorf und Bruck a. d. L.-Hainburg tritt mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. ab und unter Aufhebung der bisherigen bezüglichen Tarife ein neuer Ausnahmetarif mit vielfach ermässigten Frachtsätzen in Kraft.

Druckabzüge des neuen Tarifes sind von den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu beziehen. (1893)

Breslau, den 16. September 1891.

Königliche Eisenbahndirektion.

Dem am 1. September d. J. eingeführten allgemeinen Ausnahmetarif für Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate (einschliesslich Kleie) ist nachträglich die Ostpreussische Südbahn bezüglich der Stationen Grajewo, Lyck und Prostken beigetreten. (1894)

Bromberg, den 18. September 1891.

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Thüringischer Verband. Am 1. Oktober 1891 gelangt der Nachtrag IV zum Gütertarif Heft 2 zur Ausgabe. Derselbe enthält anderweite Frachtsätze für den Verkehr mit den Sächsischen Staatsbahnstationen Eger, Franzensbad und Hof, ferner Aenderungen der Ausnahmetarife für best. Stückgüter, Salz und Wegebaumaterialien, sowie neue Ausnahmefrachtsätze für Getreide etc. Die erhöhten Ausnahmefrachtsätze für Holz zwischen Franzensbad einer- und Liebenstein-Schweina und Marksuhl andererseits gelten erst ab 15. November 1891. Der Nachtrag ist von Ende September d. J. ab von den betheiligten Abfertigungsstellen käuflich zu beziehen.

Erfurt, den 17. September 1891. (1895)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Station Lorchsmühle der Hessischen Nebenbahnen ist vom 20. September d. J. ab in den Südwestdeutschen Gütertarif — Heft 3 — aufgenommen. Ueber die Frachtberechnung ertheilen die Güterabfertigungsstellen Auskunft. (1896)

Strassburg, den 15. September 1891.

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zum Tarife für den Güterverkehr Basel Badischer Bahnhof-Ostschweiz vom 1. März 1886 ab ist mit Gültigkeit vom 1. Oktober l. J. der VIII. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält neue Frachtsätze für Metalle, Metallwaaren, Holzwaaren, Getreide, Hülsenfrüchte, Samen, Sämereien, Kartoffeln, Düngemittel, Kraftfuttermittel und Torfstreu als Frachtstückgut und kann von unserem Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden. (1897)

Karlsruhe, den 18. September 1891.

Generaldirektion.

Mit sofortiger Gültigkeit gelangen in den Staatsbahnverkehren Bromberg-Berlin und Bromberg-Breslau ermässigte Ausnahmesätze für Getreide aller Art und Mühlenfabrikate für die Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn zur Einführung.

Diese Frachtsätze sind bei den Güter-Abfertigungsstellen der betheiligten Verwaltungen zu erfahren. (1898)

Bromberg, den 18. September 1891.

Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Zum Tarifheft II A (Verkehr Baden-Schweizerische Nordostbahn [einschl. Bötzbergbahn] und Tössthalbahn) ist mit Gültigkeit vom 1. Oktober l. J. der I. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält neben verschiedenen Taxberichtigungen Ausnahmefrachtsätze für Holz im Verkehre mit Aulfingen, Kirchen-Hausen, Leipferdingen, Riedöschingen und Thiengen, Frachtsätze für Steine usw. ab Stühlingen, anderweitige, ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Bier in Wagenladungen, sowie für bestimmte Artikel (Metalle, Metallwaaren, Holzwaaren, Getreide, Kartoffeln usw.) als Frachtstückgut. Soweit durch Taxberichtigungen Frachterhöhungen eintreten, werden die seitherigen Taxen noch bis einschl. 14. Dezember l. J. gewährt.

Der Nachtrag kann von dem diesseitigen Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 18. September 1891.

Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion (1899)
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Am 1. November d. J. kommt ein neues Heft 6a des **Belgisch - Südwestdeutschen Tarifs** für den direkten Verkehr zwischen den Belgischen Häfen und Badischen Stationen an Stelle des Tarifs vom 1. September 1885 nebst Nachträgen, sowie ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Koks und Steinkohlenbriquets von Belgischen nach Württembergischen Stationen (unter Aufhebung des Tarifs vom 1. Februar 1889) zur Einführung. Diese Tarife enthalten vielfache Ermässigungen, in einzelnen Fällen auch geringfügige Frachterhöhungen.

Gleichzeitig gelangt ein Nachtrag zum Heft 4a für den Verkehr der Belgischen Häfen mit Stationen der Hessischen Ludwigsbahn zur Ausgabe, durch welchen die neuen, theils ermässigten, theils erhöhten Sätze der Station Mannheim (Badische Bahn) auf Mannheim H. L. B. übertragen werden. Ferner werden durch einen zum gleichen Termin zur Ausgabe kommenden Nachtrag zum Heft 7a für den Verkehr der Belgischen Häfen mit Württembergischen Stationen direkte Sätze für Mengen und Sigmaringen (Stationen der Württembergischen Staatsbahn) in Geltung gesetzt. Auskunft ertheilen die Tarifbüreaus der betreffenden Deutschen Endbahnen.

Strassburg, den 18. September 1891.

Namens der Verbandsverwaltungen:
Kaiserliche Generaldirektion (1900)
der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen.

Frankfurt a. M.-Oberhessischer Güterverkehr. Am 1. Oktober d. J. gelangt der Nachtrag II zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr zur Einführung.

Die Güterabfertigungsstellen ertheilen über dessen Inhalt Auskunft.

Giessen, den 17. September 1891. (1901)

Grossherzogliche Direktion der Oberhessischen Eisenbahnen.

Steinkohlen- etc. Verkehr von Rheinisch-Westfälischen Stationen nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona. Am 1. Oktober d. J. tritt ein neuer Ausnahmetarif für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft, durch welchen der vom 1. November 1887 ab gültige Ausnahmetarif für denselben Verkehr sowie die in den Ausnahmetarifen vom 1. Januar und 1. November 1887 für die Beförderung von Steinkohlen usw. im Verkehr mit dem Direktionsbezirk Magdeburg und im Rheinisch-Niederdeutschen Eisenbahnverbande enthaltenen Frachtsätze für Spandau (Lehrter Bahnhof) und die Stationen der früheren Schleswig-Holsteinischen Marsch- und Westholsteinischen Eisenbahn ersetzt und aufgehoben werden.

In den neuen Tarif sind auch Frachtsätze für diejenigen Berliner Bahnhöfe und Ringbahnstationen, welche dem Direktionsbezirk Altona nicht angehören, nachrichtlich aufgenommen worden.

Abdrücke des Tarifs sind bei den Güterabfertigungsstellen zum Preise von 0,60 ℳ zu haben.

Köln, den 16. September 1891. (1902)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Der am 1. September d. J. im Lokalverkehr eingeführte Ausnahmetarif für Getreide und Mühlenfabrikate findet auch Anwendung auf die im Theil I des Deutschen Gütertarifs unter „Kleie“ genannten Artikel. (1903)

Strassburg, den 16. September 1891.

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Niederschlesischer Kokesverkehr. Für Niederschlesische Kokessendungen in Wagenladungen von mindestens 10000 kg nach Station Donawitz der Leoben-Vordernberger Eisenbahn kommen am 20. September d. Js. widerruflich mit Gültigkeit bis Ende Dezember d. Js. ermässigte Frachtsätze nach Station Leoben trans. der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen zur Einführung.

Näheres über diese Frachtsätze ist bei den Versandstationen und dem Auskunftsbüreau auf dem hiesigen Stadtbahnhofe Alexanderplatz zu erfahren.

Berlin, den 18. Septbr. 1891. (MG1904)

Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Hannover - Altona. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. wird zum Gütertarife für obigen Verkehr vom 1. Juli d. J. der Nachtrag 1 herausgegeben, welcher verschiedene Aenderungen und Ergänzungen, sowie Ausnahmefrachtsätze für Getreide etc. enthält. (1905)

Der Nachtrag kann bei den Güter-Abfertigungsstellen eingesehen und von diesen auch käuflich bezogen werden.

Hannover, den 17. September 1891.

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Altona-Oldenburg. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. Js. wird zum Gütertarife für obigen Verkehr vom 1. Juli d. Js. der Nachtrag 1 herausgegeben, welcher verschiedene Aenderungen und Ergänzungen, sowie Ausnahmefrachtsätze für Getreide etc. enthält.

Der Nachtrag kann bei den Güterabfertigungsstellen eingesehen und von diesen auch käuflich bezogen werden.

Hannover, den 17. Septbr. 1891. (1906)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

---

1. Oesterreichisch-Südwestrussischer Grenzverkehr. 2. Elbeumschlagsverkehre: Südwestrussland-Laube, Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag, dann Dresden-Elbkai. **3. Getreideverkehr Russisch-Oesterreichische Grenzstationen einerseits, dann Vorarlberg-Schweizerische Grenzstationen und Bodenseehafenplätze andererseits.** Reexpedition von Getreide etc. Russischer Provenienz in Tarnopol. Ab 1. Oktober l. J. bis inkl. 31. Dezember l. J. wird für Getreide- etc. Transporte Russi-

scher Provenienz, welche via oder ab Podwoloczyska trans. per Bahn in Tarnopol anlangen und daselbst in den Lagerräumen des Podolischen Bank- und Kommissionshauses in Tarnopol eingelagert werden, die Reexpeditionsbegünstigung für die oben bezeichneten Verkehre gestattet.

Die Reexpeditionsfrist wird mit sechs Monate vom Tage des Anlangens der betreffenden Transporte festgesetzt.

Die Sendungen müssen während der Lagerung unter Bahnaufsicht und Kontrole stehen, was auf den bezüglichen Dokumenten bestätigt werden muss.

Die Weiterbeförderung findet entweder mit sofortigem Gebührenausgleich im Kartirungswege oder mit nachträglichem Ausgleich im Rückvergütungswege statt.

Findet der Gebührenausgleich im Rückvergütungswege statt, müssen die bezüglichen Frachtdokumente und zwar der Originalfrachtbrief bis Tarnopol, auf welchem die Russische Provenienz bestätigt sein muss, dann der Originalaufnahmeschein für den Weitertransport, auf welchem die Lagerung unter Bahnaufsicht bestätigt sein muss, binnen 6 Monaten an die Generaldirektion der Carl Ludwigbahn eingesendet werden.

Diese Dokumente müssen in Bezug auf Anzahl, Gattung und Gewicht übereinstimmen.

Wien, am 13. September 1891. (1907)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn, auch namens der betheiligten Bahnen.

Elbenumschlags-Verkehr mit Oesterreich. Einführung des Nachtrages II. Mit 1. Oktober d. J. tritt der Nachtrag II zum Elbenumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Februar 1891 in Kraft, welcher unter anderem ermässigte Frachtsätze für Getreide und Zucker enthält.

Derselbe ist bei den betheiligten Bahnen, sowie bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 15 kr. = 30 ₰ zu erhalten.

Wien, am 13. September 1891. (1908)
Oesterreich. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Bahnen.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Einführung des III. Nachtrages zum Lokal-Gütertarif Theil II, Heft 1 und 2. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. gelangt zum Lokal-Gütertarif Theil II der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, Heft 1 und 2, je ein Nachtrag III zur Einführung.

Der Nachtrag III zu Heft 1 enthält den Tarif und Kilometerzeiger für die neu zu eröffnende Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg, welcher vom Tage der Betriebseröffnung dieser Lokalbahn in Wirksamkeit tritt.

Ausserdem enthält der Nachtrag III zu Heft 1 noch Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes.

Der Nachtrag III zu Heft 2 enthält Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes.

Wien, am 16. September 1891. (1909)
Die K. K. Generaldirektion.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 15. Oktober 1891 werden die auf der Strecke Rügenwalde-Schlawe zwischen Schöningswalde und Rötzenhagen gelegene Haltestelle Järshagen, sowie die auf der Strecke Danzig-Stolp zwischen Neustadt i/Wstpr. und Gr. Boschpol gelegene Haltestelle Lusin für den unbeschränkten Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Die Berechnung der Beförderungspreise erfolgt auf Grund der Entfernungen des Kilometerzeigers und der Preistafel des Lokal-Personentarifs für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Bromberg.

Näheres ist auf allen Stationen und Haltestellen zu erfahren.

Bromberg, den 16. September 1891. (1910)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. November d. J. werden die direkten Fahrkarten von Berlin nach Bukarest über Bodenbach-Wien-Budapest-Verciorova infolge ungenügender Benutzung eingezogen.

Erfurt, den 18. September 1891. (1911)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Lieferfristen.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Zuschlagsfrist zur Lieferzeit anlässlich der Aktivirung eines Bahnprovisoriums auf der unterbrochenen Strecke Atzwang-Waidbruck. Wie bekannt, wird seit längerer Zeit an der Herstellung eines Bahnprovisoriums auf der unterbrochenen Strecke Atzwang-Waidbruck gearbeitet, um die direkte Beförderung der Güter über die Unterbrechungsstelle thunlichst bald zu ermöglichen.

In Anbetracht der infolge der Verkehrsstörung angesammelten Güter und Wagen und der Schwierigkeiten, mit welchen der Betrieb auf dem Bahnprovisorium verbunden ist, wird mit Genehmigung der K. K. Aufsichtsbehörde bis auf Widerruf ein Zuschlag zu der reglementarischen, respektive tarifarischen Lieferzeit, und zwar von 3 Tagen bei Frachtgütern und von $1^1/_2$ Tagen bei Eilgütern festgesetzt.

Diese Ausnahmemaassregel tritt mit dem Tage der Eröffnung des Verkehres auf dem Bahnprovisorium, welcher nachträglich bekannt gegeben werden wird, in Kraft.

Wien, am 18. September 1891. (1912)
Die Generaldirektion.

6. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Werra-Eisenbahn. Bei der am 1. September 1891 in Gegenwart eines Beamten des hiesigen Herzogl. Amtsgerichts und einer Kommission unseres Verwaltungsrathes erfolgten zweiten Ausloosung der Werrabahn-Prioritätsobligationen I. u. II. Emission behufs deren Tilgung sind folgende Nummern gezogen worden und zwar:

I. Emission (vom 1. Januar 1884):

12 Stück Lit. A à 1 500 ℳ.

Nr. 90 326 624 754 901 1247 1384 1476 1812 1975 2122 2359.

25 Stück Lit. B à 600 ℳ.

Nr. 631 836 1167 1216 1283 1329 1417 1454 1509 1552 1995 1979 2042 2206 2245 2371 2586 3403 3613 4066 4109 4142 4288 4332 4649.

50 Stück Lit. C à 300 ℳ.

Nr. 333 358 410 472 678 695 962 1218 1384 1877 2113 2163 2226 2299 2347 2472 2558 2972 3210 3211 3240 3339 3620 3652 3684 4058 4197 4880 4912 4938 5077 5134 5183 5237 5628 5685 5798 6025 6217 6535 6684 6961 7081 7828 8068 8220 8335 8345 8743 8796.

II. Emission (vom 1. Januar 1886):

2 Stück Lit. A à 1 500 ℳ.

Nr. 3015 3320.

4 Stück Lit. B à 600 ℳ.

Nr. 5694 5771 5849 6088.

5 Stück Lit. C à 300 ℳ.

Nr. 10098 10247 10635 10641 11144.

Die Rückzahlung des Nennwerths dieser Obligationen findet vom 31. Dezember d. J. an statt, mit welchem Zeitpunkt ihre Verzinsung aufhört:

bei unserer Hauptkasse hier, bei unseren sämmtlichen Fahrkarten-Ausgabestellen (nach vorheriger Anmeldung) durch die Filiale der Mitteldeutschen Kreditbank hier, die Herren Mendelssohn & Co. in Berlin, die Mitteldeutsche Kreditbank in Berlin und Frankfurt a/M., die Herren B. M. Strupp in Meiningen und Gotha, durch die Coburg-Gothaische Kreditgesellschaft zu Coburg, Herren Becker & Co. in Leipzig und durch die Filiale der Bank für Handel und Industrie in Frankfurt a/M.

gegen Rückgabe der Obligationen und der Zinsabschnitte

17—20 der I. Emission und
13—20 „ II. „

Der Betrag etwa fehlender Zinsabschnitte wird am Kapitalbetrage gekürzt.

Meiningen, den 14. September 1891. (1913)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.

7. Verdingungen.

Die Lieferung verschiedener, für die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen erforderlichen Materialien und Vorrathsgegenstände soll vergeben werden und zwar:

I. Gussfederstahl, Scheibenfedern f. Lokom., gusseis. Haltetafeln, Schlagloth,
II. Bordnieten, Kesselnieten und Senknieten,
III. verschiedene Hämmer, Hacken und Beile,
IV. Schaufeln, eis. Rechen, Kratzen, Schienentragzangen, Spaten, Treibeisen,
V. verschiedene Schlösser, Plombirapparate, eiserne Eimer und eiserne Fusswinden,
VI. Baumsägen, Schienenbohrer, Schraubenzieher, Schaber, mess. Schraubösen, emaillirte Nummerschilder,
VII. Weissblechwaaren,
VIII. Laternen, Lampenbrenner, Waschbecken, Wassereimer und Wasserkrüge aus Zinkblech, Kupferhütchen,
IX. Sprossenleitern, Schrotleitern, Sägeböcke, Hackstöcke,
X. Arbeiterschutzbrillen, Signalhörner-Hornringe, Porzellanschilder,
XI. Putztücher, Rosshaare, Waldgras, Pechfackeln, Putzkalk,
XII. Blitzableitertheile, verschiedene.

Lieferungsbedingungen und Angebotformulare hierzu können unter genauer Angabe der betr. Nummern gegen Einsendung von 20 ₰ Schreibgebühren für jede einzelne Nummer, sowie 50 ₰ Porto von der Magazin-Hauptverwaltung in Chemnitz bezogen werden.

Lieferungsangebote sind bis zum 9. Oktober d. J. Abends 6 Uhr an die genannte Stelle einzureichen.

Chemnitz, den 18. Sept. 1891. (JC1914)
Maschinen-Hauptverwaltung
der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 60 000 Schienennägeln und 9 000 Laschen-Schraubenbolzen soll vergeben werden. Angebote, versiegelt und mit bezüglicher Aufschrift versehen, sind bis zum 26. September dahier einzureichen. Die Bedingungen können gegen frankirte Einsendung von 30 ₰ für

jedes Exemplar durch unser Sekretariat bezogen werden.

Giessen, den 12. September 1891. (1915)
Gr. Direktion.

Ausschreibung von Mineralschmieröl. Die Lieferung von 88 000 kg Sommer- und 260 000 kg Winter-Mineralschmieröl soll vergeben werden. Termin hierzu am Dienstag, den 29. September 1891, Vormittags 10 Uhr, im unterzeichneten Büreau. Angebote sind versiegelt und postfrei mit der Aufschrift „Angebot auf Mineralöl" an dasselbe einzureichen. Bedingungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch von dort zum Preise von 50 ₰ postpflichtig bezogen werden. Zuschlagsfrist 3 Wochen nach obigem Termin.

Breslau, den 18. September 1891. (1916)
Materialienbüreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

---

8. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den diesseitigen Werkstätten abgängig gewordenen Materialien sollen an den Meistbietenden verkauft werden und gelangen hiermit zum öffentlichen Ausgebot.

Die Abgabe von Verzeichnissen zu ausgebotenen Materialien und der Verkaufsbedingungen erfolgt auf portofreies Ansuchen, unter Einsendung von 40 ₰, durch die Magazin-Hauptverwaltung der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen in Chemnitz.

Kaufsangebote sind bis zum
6. Oktober 1891
portofrei an die Magazin-Hauptverwaltung einzureichen. (JC1917)

Chemnitz, am 17. September 1891.
Maschinen-Hauptverwaltung
der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen.

---

9. Offene Stellen.

Umbau Bahnhof Essen (Rheinisch und Bergisch-Märkisch). Für die Anfertigung der Entwürfe und die Bauausführung genannter Bahnhofsumbauten werden tüchtige, mit Eisenbahnbauten durchaus vertraute Ingenieure, Landmesser und Techniker gesucht. Meldungen schriftlich unter Beifügung von Zeugnissabschriften und Angabe von Gehaltsansprüchen. Eine mehrjährige Beschäftigung kann in Aussicht gestellt werden. (1918)

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt
Essen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Bahnhofsbauten in Dresden. Für die Bahnhofsbauten in Dresden macht sich die Anstellung einer Anzahl von Regierungsbaumeistern des Ingenieur-, Hochbau- und Maschinenfaches von Neujahr bezw. April 1892 an erforderlich.

Die betreffenden Stellen sind mit Beamteneigenschaft und bezw. Pensionsberechtigung versehen.

Bewerber wollen sich wegen des Näheren baldigst, spätestens aber bis Ende Oktober d. J. entweder persönlich oder schriftlich unter Beifügung von Lebenslauf und Zeugnissabschriften an die unterzeichnete Königliche Generaldirektion wenden.

Dresden, am 2. September 1891. (1919)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von der Planitz.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Schienenspurrichter
mit selbstthätigem Spurmass verbesserter Construction
(D. R.-P., System Altmann)
bestbewährtes, einfaches und billiges Instrument zur Spur-Regulirung. Prospecte gratis durch Pat.-Inhaber: S. Gray, Köln a/Rh.

Fahrkarten-Loch- und Stempel-Zange
mit losen Typen bzw. Typenrädchen f. d. Datum. D. R.-PATENT. — Unübertroffene Construction — Coupiren ohne vorherige Abstempelung unmöglich.
Gandenberger'sche Maschinenfabrik
Georg Goebel in Darmstadt.
Specialität: Fahrkartenmaschinen und Apparate.

Für die Wiederbesetzung der durch Tod erledigten Stelle des **Ressortchefs** meiner Eisenbahnverwaltung (Eisenbahn-Bau, Betrieb-Werkstätte, electrische Anlagen) suche ich einen akademisch gebildeten
Eisenbahn-Ingenieur
in dauernde Stellung und mit Pensionsrechten zu engagiren. Haupterfordernisse sind gute Kenntnisse im Eisenbahn-Constructionsfach und reiche Erfahrungen im Eisenbahnbau und Betrieb, sowie der Nachweis der Berechtigung zur selbständigen Führung von Locomotiven. Bewerbungen mit Zeugniss-Abschriften und Angabe der Gehaltsansprüche werden diskret behandelt und sind einzureichen an die

Essen a/d. Ruhr, den 17. September 1891. **Gussstahlfabrik Fried. Krupp**

Zur Beachtung!
Eine grössere, wohlrenommirte, ältere Maschinenfabrik beabsichtigt neben ihrer bisherigen Specialität-Werkzeuge weitere Specialitäten in Fabrikation zu nehmen. Ausführliche Offerten mit genauer Bezeichnung und Beschreibung des Gegenstandes a. d. A.-Exp. v. Haasenstein & Vogler, A.-G., Köln unter W. M. 200 erbeten.
Bei Convenienz entsprechende Honorirung zugesichert und event. gut dotirte Lebensstellung nicht ausgeschlossen.

Für Eisenbahnwerkstätten.
August Kirsch & Co.
Präcisions-Messwerkzeug-Fabrik
Damm-Aschaffenburg, Bayern.
Specialität:
Winkel, Lineale, Richtplatten, Maassstäbe, Caliber, Lehren in beliebigen Grössen und andere Messwerkzeuge in genauester, vorzüglichster Ausführung.
Alleinfabrication und Verkauf von Ditzel's Lehre für Eisenbahn-Achsen D. R.-P. 51013 prämiirt vom Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten von Preussen.
Unentbehrliches Mess-Instrument beim Beziehen von Achsen mit Radreifen, Aus- und Abdrehen derselben, sowie bei Revision fertiger Achsen. Illustr. Preis-Liste gratis und franco.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 75.

Zeitung des Vereins

1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 26. September 1891.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 23. September 1891.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Dieser Nummer liegt der vom 1. Oktober d. J. ab gültige Winterfahrplan der Eutin-Lübecker Eisenbahn bei.

Dieser Nummer liegt Nr. 18 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Reisebemerkungen über die Betriebsverhältnisse der Amerikanischen Eisenbahnen. (Schluss.)
Die Uebelstände der Dampfheizung bei der Eisenbahn und die Möglichkeit ihrer Beseitigung.
Vereins-Mittheilungen:
Neue Vereinsbahnstrecken.
Uebereinkommen, betreffend die gegenseitige Wagenbenutzung.
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Fortsetzung d. Verstaatlichungsaktion in Oesterreich.
Die Oesterreichisch-Ungarische Wagenleih-Gesellschaften.
Unzulässigkeit der Abänderung des Art. 10 d. internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr.
Eisenbahn - Vorkonzession in Oesterreich.
Vorlage d. Fahrpläne u. Tarife.
Unzulässigkeit d. Unterbrechung d. Lieferzeit während d. Umladung von Getreidesendungen in loser Schüttung.
Herstellung von Verbindungen zwischen der Ringbahn und den Budapester Bahnhöfen.
Projekt der Eisenbahn Marmaros-Szigeth-Landesgrenze.
Projektirte Eisenbahnverbindung zwischen Temesvar und dem Badeorte Buziás.
Projektirte Errichtung eines Umschlagplatzes in Neusatz.
Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg (Neudau): Eröffnung.
Theilweise Eröffnung der Lokalbahn Eisenerz-Vordernberg.
Eröffn. d. Haltestelle Rückersdorf.
Enteignung ein Wasserbezuges.
Kartell der Elbschifffahrts-Gesellschaften und der Deutsche Kollerverschluss.
Konstituirende Generalversammlung der Lokalbahn Felek-Fogaras.
Börsenbericht.
Bücherschau:
Brockhaus' Konversations-Lexikon.
Personalnachrichten:
Preussische Staatsbahnen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnung von Stationen.
2. Fahrplanbekanntmachungen.
3. Güterverkehr.
4. Personen- und Gepäckverkehr.
5. Verkauf von Altmaterialien.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Reisebemerkungen über die Betriebsverhältnisse der Amerikanischen Eisenbahnen.

(Schluss aus Nr. 74).

Betrieb der Personenzüge.

Auf den Hauptlinien ist der Schnellzugverkehr besonders entwickelt, während Personenzüge in verhältnissmässig geringerer Anzahl gefahren werden. In der Nähe der grossen Städte ist der Vorortverkehr überall ein sehr starker und wird seitens der Bahnen anscheinend besonders gepflegt.

Die durchgehenden Schnellzüge bestehen vorwiegend aus den schweren sechsachsigen Pullman- oder Wagner-Wagen, und sind oft über 40 Achsen stark. Die ganz aus diesen Wagen bestehenden geschlossenen (limited) Schnellzüge enthalten 7 und mehr derselben und wiegen besetzt 300 t und mehr.

Die Fahrgeschwindigkeit dieser schweren Schnellzüge ist daher trotz der grossen Leistungsfähigkeit der Lokomotiven keine besonders grosse und beträgt durchschnittlich nicht über 70 km auf günstigen Strecken. Die Züge werden stets mit einer Lokomotive gefahren und erhalten nur auf stärkeren Steigungen Vorspann. Eine Steigerung der Geschwindigkeit wünscht man zu vermeiden, da dann viele Züge getheilt werden müssten und die Betriebskosten sehr vermehrt werden würden; es wird vielmehr dahin gestrebt, durch kräftige Lokomotiven möglichst viele Reisende in einem Zuge zu befördern. Hierin liegt das Hauptmittel zur Sparsamkeit im Schnellzugbetriebe.

Auf einzelnen kürzeren Strecken wird infolge der Konkurrenz mit leichten Zügen sehr rasch gefahren, z. B. auf der Baltimore- und Ohiobahn die 64 km lange Strecke von Baltimore nach Washington in 45 Minuten zurückgelegt.

Die Personenzüge sind meistens weit leichter und fahren namentlich im Osten recht rasch, häufig bis 70 km in der Stunde. Besonders im Vorortverkehr wird grosser Werth auf rasche Beförderung gelegt, da für die Geschäftsleute, welche diese Züge vorwiegend benutzen, die geringste tägliche Zeitersparniss von Werth ist.

Drehgestelle und schnellwirkende Bremsen.

Für die Art des Betriebes sind die Drehgestelle und die schnellwirkenden Luftdruckbremsen maassgebend. Mit Drehgestellen sind sämmtliche Fahrzeuge ausser den Verschiebelokomotiven und den zweiachsigen Güterzug - Gepäck- und Kohlenwagen versehen; da dieselben sich in Krümmungen zwanglos einstellen können, und ihr Lauf von den Schwingungen der Hauptmasse der Fahrzeuge nicht nachtheilig beeinflusst wird, so geben diese Gestelle eine grosse Sicherheit der Führung besonders bei grosser Geschwindigkeit. Krümmungen über etwa 300 m werden daher in der Regel mit unverminderter Geschwindigkeit, welche oft 80—90 km beträgt, durchfahren, ohne jede Gefahr der Entgleisung.

Ebenso gestattet die rasche und kräftige Wirkung der Luftdruckbremse von Westinghouse, mit welcher alle in Personenzügen laufenden Lokomotiven und Wagen versehen sind, ein Herabfahren der Gefälle mit der grössten Geschwindigkeit. Beide Einrichtungen tragen daher zur Leistungsfähigkeit des Fahrmaterials wesentlich bei.

Dass die ausserordentlich stetige und ruhige Bewegung, welche die Drehgestelle bewirken, auf die Dauer der Fahrzeuge und des Oberbaues von günstigstem Einfluss ist, bedarf keines weiteren Beweises. Dies ist ein weiteres Mittel zur Sparsamkeit. Für das Wohlbefinden der Reisenden ist der ruhige Gang der Drehgestellwagen, namentlich bei grösster Geschwindigkeit, von grösster Bedeutung.

Die allgemeine Einführung der Drehgestelle bei allen neuen Betriebsmitteln für Personenzüge kann nicht dringend genug empfohlen werden. Dieselben müssten indess, wie in Amerika einfach und billig konstruirt werden.

Bauart der Lokomotiven.

Bei dem Bau der Lokomotiven wird in erster Linie auf möglichst grosse Leistungsfähigkeit und Dauerhaftigkeit gesehen, da hierdurch die weitgehende Ausnutzung derselben, sowohl in Betreff des Maasses der Anstrengung als auch der jährlich gefahrenen Kilometerzahl möglich gemacht wird. Die grossen Jahresleistungen der Lokomotiven lassen erkennen, dass in Betreff der Dauerhaftigkeit sehr gute Ergebnisse erzielt werden; dasselbe gilt von dem Maasse der Anstrengung, welche den Lokomotiven zugemuthet wird und welche sie infolge geeigneter Konstruktion, ohne schadhaft zu werden, ertragen.

Auf Sparsamkeit im Kohlenverbrauch wird weniger Gewicht gelegt, da der Mehrverbrauch gegen den Nutzen grösserer Leistungsfähigkeit nicht in Betracht kommt. Man findet daher überall verhältnissmässig enge Blasrohre, welche eine entsprechend starke Anfachung des Feuers erzeugen und ausreichende Dampferzeugung bei stärkster Anstrengung des Kessels möglich machen.

Die Hauptabmessungen werden bei Personenzuglokomotiven derart gewählt, dass sie den gestellten stets steigenden Anforderungen entsprechen, sodass besonders für die schweren Schnellzüge überall Lokomotiven vorhanden sind, welche dieselben allein fahren können. Vorspann wird grundsätzlich nur auf starken Steigungen gegeben. Für den Güterzugdienst werden die Lokomotiven so gebaut, dass sie möglichst schwere Lasten möglichst billig befördern; für Strecken mit stärkeren Steigungen erhalten dieselben daher 4—5 gekuppelte Achsen.

Alle Vorrichtungen, welche geeignet sind die Leistungsfähigkeit zu steigern, werden unbedenklich angewandt, selbst wenn sie eine Vermehrung der Theile und Unterhaltungskosten bewirken. Es sind aus diesem Grunde fast alle Güterzug- und Rangirlokomotiven mit mechanischen — meist Luftdruck- — Bremsen ausgerüstet, welche vom Lokomotivführer gehandhabt werden; ebenso wird die Verbundbauart durchweg günstig beurtheilt und nach Beendigung der jetzigen Versuche zu allgemeinerer Einführung gelangen.

Für den Personenzugdienst werden vorwiegend noch die 2/4 gekuppelten, sogenannten Achtradlokomotiven verwendet; dieselben haben die Zweckmässigkeitsgrenze aber bereits erreicht, da man der Ansicht ist, dass diese Lokomotivgattung nur bis höchstens 50 t Dienstgewicht — 32 auf den Triebachsen, 18 auf dem Gestell — gebaut werden sollte. Für den grossen durchgehenden Schnellzugverkehr, in welchem Züge bis zu 10 sechsachsigen Wagen von etwa 40 t Gewicht befördert werden müssen, ist daher schon vielfach die 3/5 gekuppelte „Zehnrad"-Lokomotive von 55 bis 60 t Dienstgewicht und 42 bis 45 t Triebachsbelastung eingeführt worden. Dieselbe besitzt den Vortheil gleichmässiger Verwendbarkeit für Eilgüterzüge.

Für Güterzüge auf Strecken mit geringen Steigungen werden vielfach noch die älteren leichten 3/5 gekuppelten Lokomotiven verwendet; neuerdings gibt man aber 3/4 gekuppelten Lokomotiven den Vorzug, da dieselben grössere Triebachsbelastungen ergeben und einfacher als jene sind. Die meisten Bahnen verwenden die 4/5 gekuppelte, sogenannte „Konsolidation"-Bauart als Güterzuglokomotive. Auch bei dieser Gattung ist Gewicht, Triebachsbelastung und Leistungsfähigkeit in letzter Zeit auf einzelnen Bahnen erheblich gesteigert worden; im allgemeinen gilt ein Dienstgewicht bis 60 t bei 53 t Triebachsbelastung als zweckmässig.

Für Strecken mit besonders starken Steigungen verwenden einige Bahnen Lokomotiven mit fünfgekuppelten Achsen, sogenannte „Decapod"-Lokomotiven, mit oder ohne Drehgestell; dieselben wiegen 70 bis 75 t, scheinen aber die Grenze der Zweckmässigkeit bezüglich der Zahl der gekuppelten Achsen schon zu überschreiten.

Lokomotiven mit Motor-Drehgestellen sind in Nordamerika nicht gebaut worden, da man von der Vieltheiligkeit der Bauart eine Verminderung der Dauerhaftigkeit, besonders häufige Dienstunfähigkeit befürchtet; diese Anschauung wird durch die mit den Fairlielokomotiven in Mexiko und Südamerika gemachten Erfahrungen begründet. Die Verbundlokomotive mit einem festen Hochdruck- und einem beweglichen Niederdruckgestell hat noch keine Beachtung gefunden.

Für den Vorortverkehr dienen vielfach sehr leistungsfähige Tenderlokomotiven verschiedener Bauart mit 4—5 Achsen, von welchen 2—3 gekuppelt und die übrigen in Drehgestellen gelagert sind. Diese Lokomotiven wiegen meist 50—55 t und haben verhältnissmässig grosse Vorrathsräume, um mit Wasser und Kohlen weit genug zu reichen.

Der Verschiebedienst auf grösseren Güterbahnhöfen wird vorwiegend durch dreifach gekuppelte Lokomotiven von 35 bis 40 t Dienstgewicht mit kurzem Radstande, ohne Drehgestell verrichtet; dieselben haben meistens besondere Tender, um Unterbrechungen des Dienstes zur Ergänzung der Vorräthe möglichst zu vermeiden.

Im besonderen sei noch erwähnt, dass die flusseisernen Feuerkisten der Amerikanischen Lokomotiven im Durchschnitt etwa dieselbe Leistung wie unsere kupfernen aushalten.

Dienst der Lokomotiven.

Jede Lokomotive wird in der Regel von mehreren und zwar, wenn möglich von zwei bestimmten Personalen gefahren. Nur wenn auf diese Weise keine genügende Leistung erreicht werden kann, was namentlich im Güterzugdienste vorkommt, bildet man zusammengehörige Gruppen von Lokomotiven und Personalen. Die Leistungen der Lokomotiven werden hierdurch sehr gesteigert und sind auf den meisten Bahnen etwa doppelt so hoch als hier; z. B. wurden auf der Strecke Altoona-Pittsburg im Frühjahr dieses Jahres 328 Lokomotiven, von denen 15 % in Reparatur standen, von etwa 700 Personalen gefahren, von denen etwa 10 % fehlten. Von einem Auswaschen zum andern, also etwa 8 Tage lang bleiben die Lokomotiven in der Regel im Feuer.

Die erfolgreiche Durchführung der mehrfachen Besetzung erfordert gewisse Vorkehrungen, ohne welche erhebliche Nachtheile entstehen können. Die Vortheile derselben sind Verminderung des Anlagekapitals für Lokomotiven und Schuppen, sowie rascherer Verbrauch und Ersatz, so dass der Bestand

den Anforderungen des Betriebes besser entspricht. Die mehrfache Besetzung ist also wieder ein wichtiges Mittel zur Sparsamkeit.

Bauart und Ausnutzung der Personenwagen.

Die Personenwagen sind bekanntlich ganz einheitlich gebaut und enthalten nur einen grossen Raum mit Mittelgang, sowie Sitzbänke mit umlegbarer Lehne; an jedem Ende befindet sich ein Perron mit bequemen dreistufigen Treppen; jeder Wagen enthält einen Abort, Waschvorrichtung und Trinkwasser. Das Rauchen ist nur in einem der Wagen eines Zuges gestattet; häufig ist der Rauchwagen mit dem Gepäckwagen vereinigt.

Die Reisenden suchen sich ihre Plätze selber und finden dieselben leicht, da sie sich, wenn ein Wagen gefüllt ist, auch nach der Abfahrt in einen anderen begeben können; vom Zugpersonal werden sie nur auf Befragen zurecht gewiesen. Ebenso ist es bekanntlich in England, wo man von den hohen Bahnsteigen die einzelnen Abtheile von aussen übersehen und selbst im Augenblick der Abfahrt noch ohne Gefahr einsteigen kann. In beiden Ländern wird auf das Einsteigen einzelner Reisenden, welche nicht rechtzeitig Platz nehmen wollen, mit der Abfahrt nicht gewartet; eine Verstärkung der Züge findet nur statt, wenn wirklich kein genügender Raum mehr vorhanden ist. Dieses Verfahren ist sowohl für die Reisenden, als für die Bahnen von Vortheil, da erstere mit den selbstgewählten Plätzen naturgemäss eher, als mit zugewiesenen zufrieden sind und rechtzeitig befördert werden, letzteren der Dienst sehr erleichtert wird.

Hier ist das Zugpersonal auf Verlangen verpflichtet, den Reisenden die Plätze anzuweisen; diese Verpflichtung wird von den Reisenden in der Regel in Anspruch genommen, weil dieselben von den niedrigen Bahnsteigen aus die Abtheile der Wagen nicht übersehen können. Da dieses Zurechtweisen und das unbequeme Einsteigen, namentlich bei stark besetzten Zügen, viel Zeit erfordert, und die Reisenden gerade dann lange nach besseren Plätzen zu suchen pflegen, so entstehen bei stärkerem Verkehr sogleich die bekannten Verspätungen und Belästigungen des Zugpersonals, wozu namentlich auch die Fahrkartenkontrole während der Fahrt zu rechnen ist. Um diesen Uebelständen möglichst zu entgehen, stellen die Stationen und Zugführer gerne reichlich viele Wagen ein; auch das Trinkgeldunwesen wirkt in derselben Richtung. Es kann täglich beobachtet werden, dass die Mehrzahl unserer Züge zu reichlich zusammengesetzt ist, was auch durch die geringe Ausnutzung der Wagenplätze, welche im grossen Durchschnitt nur etwa 25 % beträgt, bestätigt wird. Die berechtigten Klagen wegen Ueberfüllung rühren in der Regel von einzelnen wenigen Zügen und Tagen mit besonders starkem Verkehr her.

Der Vergleich zeigt also, dass in dem Amerikanischen und Englischen Verfahren ein wesentliches Mittel zur besseren Ausnutzung der Personenwagen und Vermeidung von Verspätungen liegt. Auch der Bedarf an Zugpersonal wird geringer, besonders bei den Amerikanischen Wagen, wo die Fahrkartenkontrole meistens vom Zugführer und dem Schlussbremser allein ausgeführt wird.

Die Amerikanische Bauart der Wagen und die damit zusammenhängende selbständige Wahl der Plätze sind daher ein ferneres wesentliches Mittel zur Sparsamkeit. Dieselbe kann daher um so mehr empfohlen werden, als nur für derartige Wagen eine gute Heizung und Lüftung möglich ist, das Trinkgeldunwesen und die Fahrkartenkontrole während der Fahrt aber von selbst fortfallen.

An das Fahren in grösseren Wagenräumen gewöhnt man sich sehr bald; für die durchgehenden Schnellzüge lassen sich leicht Wagen mit einzelnen besonderen Abtheilen herstellen. Das Aus- und Einsteigen geht bei diesen Wagen mittelst guter Treppen und nach Gewöhnung der Reisenden ebenso rasch als bei unseren Abtheilwagen, wie ich vielfach beobachtet habe.

Mit den Abtheilwagen ist nichts zu verbessern, da bei 1 m hohen Bahnsteigen zwischen Wagenboden und Bahnsteigkante ein Raum von etwa 450 mm bleibt, welcher sehr gefährlich sein würde. Dagegen würde durch Bahnsteige von 550 bis 600 mm Höhe, welche in der Ebene der unteren Wagentrittbretter liegen, ein wesentlich leichteres Einsteigen bei allen Wagengattungen und ein Uebersehen der Abtheile vom Bahnsteige aus erzielt werden.

Uebrigens liesse sich schon jetzt viel erreichen, wenn die Reisenden grundsätzlich zu eigenem Zurechtfinden veranlasst und für die richtige Wahl ihrer Plätze verantwortlich gemacht würden. Die Fähigkeit dazu dürfte unsere Bevölkerung ebenso gut wie die Amerikanische besitzen; die dabei bewirkte Erziehung zu grösserer Selbständigkeit und Umsicht kann jedermann nur nützen.

Bauart und Ausnutzung der Güterwagen.

Die Amerikanischen Güterwagen haben bekanntlich, mit Ausnahme einer Anzahl älterer zweiachsiger Kohlenwagen, sämmtlich Drehgestelle, welche dort der sehr engen Krümmungen auf Hauptbahnen und Anschlussgeleisen wegen sehr zweckmässig sind. Die Tragfähigkeit beträgt 50 000—60 000 Pfund, das Eigengewicht bei den ausreichend dauerhaft gebauten Wagen etwa die Hälfte der Tragfähigkeit. Es gibt allerdings auch leichtere Wagen; dieselben sehen aber nach 1—2 Betriebsjahren schon so unverlässlich aus, dass derartige Konstruktionen nicht empfohlen werden können.

Da das Verhältniss 1:2 bei zweiachsigen Wagen von 12,5 bis 15 t Tragkraft ohne Schwierigkeit erreicht, bei offenen Wagen sogar erheblich günstiger gestaltet werden kann, so weist die Verminderung des Eigengewichtes mehr auf den zweiachsigen als auf den vierachsigen Wagen hin. Auch in Betreff des Durchfahrens enger Krümmungen in Anschlussgeleisen sind die zweiachsigen Wagen bei einem Radstande bis 4 m sehr brauchbar, da sie einzeln oder in geringer Zahl durch Krümmungen bis 40 m herab noch ganz gut laufen können. Die Unterhaltungskosten fallen bei den einfachen zweiachsigen Wagen im Verhältniss zur Tragfähigkeit jedenfalls erheblich geringer als bei den vieltheiligen vierachsigen Wagen aus. Als Vortheil der letzteren bleiben daher nur die Ersparnisse an Bremserlöhnen und beim Rangiren übrig, welch letztere aber auch mit den zweiachsigen Wagen erreicht werden könnten, wenn man sich gewöhnen wollte, mindestens 30 t gleichzeitig zu versenden.

Es ergibt sich hiernach, dass die Verwendung von Drehgestellen bei den Güterwagen keine wirthschaftlichen Vortheile gewährt. Dagegen ist die Bauart der Güterwagen in Amerika im übrigen so einfach, dass ein offener Wagen von 50—60 000 Pfund Tragkraft mit Achsen und Rädern nur 2200—2400 ℳ kostet. Alle Haupttheile bestehen aus Holz und werden nach Musterstücken und Schablonen jedes für sich auf entsprechenden Spezialmaschinen fertig passend gearbeitet. Die Räder sind aus Gusseisen mit harter Lauffläche. Auf eine grosse Dauerhaftigkeit der Wagen wird weniger Werth gelegt, da man der Ansicht ist, dass im Laufe von 15—20 Jahren Wagen veränderter Bauart für den Betrieb vielleicht besser sein werden, und dass es daher mit Rücksicht auf die geringen Herstellungskosten zweckmässiger sein werde, die alten Wagen dann durch neue zu ersetzen. Trotzdem werden vermuthlich eiserne Dreh- und Untergestelle in Amerika binnen kurzem eingeführt werden, um die Wagen dauerhafter zu machen, als sie jetzt sind.

Hier würde durch Vereinfachung der Konstruktion und Herstellung aller Einzeltheile nach bestimmten Mustern eine wesentlich billigere Herstellung der Güterwagen ebenfalls zu erreichen sein.

Vorrichtungen zum Ausladen.

Die für den Kohlen- und Erzverkehr dienenden offenen Güterwagen sind in Nordamerika fast sämmtlich mit Boden-

trichtern und Klappen versehen, welche ein rasches Ausladen an jeder Stelle der auf entsprechenden Gerüsten liegenden Ausladegeleise gestatten. Da diese Einrichtung wesentlich besser, als die hier an einzelnen Häfen eingeführte Kippvorrichtung ist und namentlich eine weit allgemeinere Verwendbarkeit besitzt, so dürfte es sich empfehlen, die Einführung derselben einmal sorgsam zu erwägen, um so mehr, als sich die zweiachsigen Wagen für die Anbringung der Trichter und Bodenklappen besonders gut eignen.

Die Uebelstände der Dampfheizung bei der Eisenbahn und die Möglichkeit ihrer Beseitigung.

Die Dampfheizung der Eisenbahnzüge besitzt zur Zeit als Hauptübelstand nur den einen, dass ihre Zuführung von einem zum anderen Wagen vermittelst der Gummischläuche erfolgen muss und deshalb nur mit geringem Drucke geheizt werden kann. Dieser Uebelstand ist aber von so grosser Tragweite, dass manche Verwaltung wohl gern zur Briquettesheizung zurückkehren möchte, wenn eine Rückkehr dazu überhaupt noch möglich wäre.

Eine Beseitigung der Dampfheizungen verschiedener Bauarten hat schon wiederholt stattgefunden, eine Wiedereinführung ist aber ebenso oft wiederholt worden, so dass es nicht uninteressant ist, die Gründe dafür und dagegen zu beleuchten.

Der Hauptgrund für die Einführung der Dampfheizung ist die leichte Handhabung von einem einzigen Punkte, d. h. möglichst von der Lokomotive aus, der nächste Grund ist die erheblich geringere Kohlenausgabe und schliesslich der letzte Grund ihre absolute Feuergefahrlosigkeit. Alle 3 Gründe sind so durchschlagend, dass nach verschiedenen fruchtlosen Versuchen immer wieder auf diese Heizungsmethode der Eisenbahnzüge zurückgekommen wurde. Mögen selbst auch bei einzelnen, namentlich Süddeutschen Verwaltungen die Erfahrungen mit der jetzigen Dampfheizung günstigere genannt werden können, in den Norddeutschen Bezirken mit hohen Kältegraden sprachen die Erfahrungen stark dagegen.

Der wichtigste Mangel der Dampfheizung ist die geringe Dampfspannung und die damit verknüpfte niedrige Dampftemperatur. Die höchste zulässige Dampfspannung beträgt zur Zeit 3 Atm. (etwa 125 ° Celsius), welche aber gewöhnlich aus Ersparnissrücksichten seitens der Lokomotivführer nicht einmal gehalten wird, und eine höhere Dampfspannung ist z. Zt. nicht möglich, weil die bekannten Gummischläuche einen stärkeren Druck unter gleichzeitiger Einwirkung der Wärme nicht aushalten können. Die unmittelbare Folge ist, dass bei längeren Zügen von einem ordentlichen Durchheizen derselben am hinteren Ende gar nicht zu reden ist und dass die Verwaltungen aus diesem Grunde zur Anschaffung und Einstellung von besonderen Heizkesselwagen schreiten müssen, welche den grössten Theil des Nutzens der Dampfheizung wieder verlustig machen. Diese Dampfheiz-Kesselwagen kosten natürlich aufs neue erhebliches Geld und verlangen für ihre Bedienung noch besondere Wärter.

Eine wirkliche Verbesserung der Heizung lässt sich nach Ansicht des Verfassers nur dadurch erzielen, wenn man die Spannung des Dampfes unter Anwendung metallischer Schläuche erheblich erhöhte, weil dadurch die Dampfcirkulation und die Temperatur in der Dampfleitung verbessert werden würde. Ausserdem könnte durch Einschalten von je einem Differenzventil unter jedem Wagen die Zuführung des Dampfes nach den Heizkörpern selbstthätig geregelt werden und würde dann eine Beaufsichtigung der Dampfzuführung durch den Lokomotivführer, welcher ohnehin nur auf seinen Vortheil bedacht sein wird, in Wegfall kommen. Jedenfalls würde aber der Dampfverbrauch sich dann lediglich nach dem Bedürfniss und nicht nach dem Standpunkt der Kohlenersparniss der Lokomotivführer richten.

Die Befriedigung dieses Bedürfnisses wird aber nur möglich werden, wenn die metallischen Schläuche in Anwendung gelangen, welche mit Sicherheit Spannungen bis zu 12 Atm. übertragen können.

Wie von unterrichteter Seite mitgetheilt wird, sollen Versuche mit solchen Schläuchen demnächst bei der Königlich Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung eingeleitet werden, und werden Erfahrungen am Schlusse des nächsten Winters schon vorliegen.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die Theilstrecke Weilburg-Weilmünster (10, 78 km) der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M., sowie die Strecke Weilerthal-Weiler (Unter-Elsass) (9, 394 km) der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, welche in der 2. Hälfte des Oktober bezw. am 1. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden sollen, sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Uebereinkommen, betreffend die gegenseitige Wagenbenutzung. Seitens der geschäftsführenden Verwaltung ist zu diesem Uebereinkommen der III. Nachtrag herausgegeben und an die Vereins-Verwaltungen vertheilt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3143 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereins-Satzungen, betreffend die Theilnahme schmalspuriger Strecken von Nicht-Vereinsbahnen an den Einrichtungen des Vereins (abgesandt am 23. d. Mts.).

Nr. 3166 vom 21. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung eines Streitfalles (abgesandt am 23. d. Mts.).

Nr. 3191 vom 22. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Einführung einer einheitlichen Eisenbahnzeit im Vereinsgebiete (abgesandt am 24. d. Mts.).

Nr. 3199 vom 22. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 24. d. Mts.).

Nr. 3202 vom 21. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den III. Nachtrag zu dem Vereins-Wagen-Uebereinkommen (abgesandt am 24. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Fortsetzung der Verstaatlichungsaktion in Oesterreich.

„Mit Beharrlichkeit" — schreibt das offiziöse „Fr.-Bl." — „werden seit einiger Zeit Gerüchte kolportirt, wonach die Regierung im Begriffe stünde, demnächst so ziemlich alle Privateisenbahnen zu verstaatlichen. Man weist immer von neuem auf die Thronrede hin, mit welcher der Reichsrath im Frühjahr eröffnet wurde, und der Reihe nach werden Staatseisenbahn, Südbahn und Nordbahn als diejenigen Bahnen genannt, deren Tage nur mehr gezählt seien. Bezüglich der Staatseisenbahn wurden die Stimmen, welche von der unmittelbar bevorstehenden Einlösung der Oesterreichischen Linien zu erzählen wussten, sofort nach der mit der Ungarischen Staatsverwaltung vollzogenen Transaktion laut. Im Hinblicke auf die Südbahn wurde gleichfalls geltend gemacht, dass bei dieser Gesellschaft ein ganz analoges Verhältniss obwalte wie bei der Staatseisenbahn und dass der Ungarische Handelsminister angeblich keinen heisseren Wunsch hege, als die Ungarischen Linien der Südbahn zu erwerben. Was nun die Nordbahn betrifft, so werden bereits die Chancen erörtert, unter denen die eventuelle vorzeitige Einlösung der Linien dieser Gesellschaft erfolgen könne. Es ist nun begreiflich, dass mit Rücksicht auf den grossen Umfang, welchen das Netz der Oesterreichischen Staatsbahnen bereits derzeit einnimmt, Umstände und Erwägungen verkehrspolitischer Natur dahin führen, allmählich sämmtliche Linien des Reiches in der Hand des Staates zu vereinigen, so dass früher oder später thatsächlich

die Einlösung der heute noch bestehenden Privatbahnen vorgenommen werden dürfte. Ebenso ist es selbstverständlich, dass die oberste Eisenbahn-Aufsichtsbehörde ein immer intensiveres Interesse denjenigen Eisenbahnen entgegenbringt, die im Sinne der bestehenden Konzessionsurkunden im Laufe der nächsten Jahre unter das Einlösungsrecht fallen. Es wäre aber ein Schuss weit übers Ziel hinaus, wenn man, wie dies schon zuweilen geschehen ist, mit apodiktischer Gewissheit verkündet, die Regierung werde zu diesem oder jenem fixirten Zeitpunkte diese oder jene Privatbahn einlösen. Bisher hat man bei uns im allgemeinen an der Praxis festgehalten, den einmal eingetretenen Einlösungstermin lieber verstreichen zu lassen, ehe man an eine vorzeitige Einlösung geschritten wäre, die naturgemäss stets mit grösseren Opfern verknüpft ist, als wenn die Einlösung im konzessionsmässigen Wege erfolgt. Wir citiren den Ausspruch eines hervorragenden Eisenbahnfachmannes in autoritativer Stellung, wenn wir sagen: Jede Eisenbahngesellschaft in Oesterreich wird verstaatlicht, das ist so gewiss wie, dass jeder von uns sterben muss, aber fraglich ist nur, zu welchem Zeitpunkte dies erfolgt. Von diesem Gesichtspunkte aus betrachtet, gehört es demnach keineswegs zu den völlig ausgeschlossenen Dingen, dass eines Tages auch an die Nordbahn ebenso gut wie an eine andere Privatbahn die Eventualität der Verstaatlichung herantreten wird. Es kann sich möglicherweise in einem gegebenen Zeitpunkte sogar die Nothwendigkeit ergeben, einen solchen Schritt zu unternehmen, und dann wird ihn die Staatsverwaltung auch thun. Wir glauben auch mit der Behauptung nicht irre zu gehen, dass die Regierung vorderhand noch keinerlei positive Pläne hinsichtlich der einen oder der anderen Privateisenbahn gefasst hat. Vorläufig stehen die Carl Ludwigbahn und die Duxer Bahnen im Vordergrunde der Verstaatlichungsaktion. Die faktische Uebernahme der Linien der Carl Ludwigbahn wird am 1. Januar 1892 erfolgen. Hinsichtlich der Duxer Bahnen wird die Regierung jedenfalls noch im Laufe der nächsten Wochen ihren Entschluss an die Verwaltungen bekannt geben, die Linien gleichfalls am 1. Januar 1892 einzulösen." — Als ziemlich gewiss gilt auch die bevorstehende Verstaatlichung der Böhmischen Westbahn, der Mährischen Grenzbahn und der Mährischen Centralbahn mit dem Unterschiede, dass während die beiden letzteren als nothleidend dadurch auch sanirt werden sollen, die erstere sich einer ausgezeichneten Prosperität erfreut, daher ihre Einlösung — mit allerdings nur vorübergehenden — finanziellen Opfern für den Staat verbunden ist.

Die Oesterreichisch-Ungarische Wagenleih-Gesellschaften.

Unter der Ueberschrift „Wagenmangel und Bahnverkehr" haben wir in Nr. 73 S. 705 d. Ztg. die Bildung einer vierten Wagenleih-Gesellschaft erwähnt. Nun ist hierüber folgendes bekannt geworden:

Ein Oberbeamter der Galizischen Carl Ludwigbahn, welcher bei deren Verstaatlichung in den Ruhestand treten wird, hat bei dem Ministerium des Innern ein Gesuch um Konzessionirung einer Aktiengesellschaft eingebracht, welche den Titel „Erste Oesterreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt" führen soll. Zweck der Gesellschaft ist, wie in dem Konzessionsgesuche hervorgehoben wird, Kauf und Verkauf, Bau und Reparatur, leihweise Beschaffung und entgeltliche Verleihung von Eisenbahnbetriebsmitteln, alle Zweige des Speditionsgeschäftes, wobei die Transporte von Flüssigkeiten besonders hervorgehoben werden, Zollagentur, ferner der Bau und Betrieb von Lokal- und Schleppbahnen und die finanzielle Betheiligung an solchen Unternehmungen. Das Aktienkapital für die Verwirklichung dieses Geschäftsprogrammes soll 1 Million Gulden betragen. In erster Linie soll von der neuen Gesellschaft, wie gleichfalls in dem Konzessionsgesuche dargelegt wird, das Leihgeschäft mit sogen. Spezialwagen kultivirt werden.

An Gelegenheit, ihre Fahrzeuge zu fruktifiziren, wird es der neuen Gesellschaft jedenfalls nicht fehlen, mag auch seitens der Generaldirektion der K. K. Staatsbahnen die Idee vertreten werden, die grossen Verfrachter so viel als möglich zur Anschaffung eigener Wagen zu veranlassen, so dass die Eisenbahn für die betreffenden Kunden nur mehr die Traktion besorgen würde. Ob die Verwaltung unserer Staatsbahnen dieses Ziel in der That erreichen wird, muss zunächst wohl noch dahingestellt bleiben, obwohl sich Sektionschef Baron v. Czedik gelegentlich der Verhandlung des Budgets der Staatsbahnen im Abgeordnetenhause dahin ausgesprochen hat, dass die Beistellung von Frachtwagen seitens der die Eisenbahnen stark in Anspruch nehmenden Unternehmer sichtbare Fortschritte mache.

Dass das Ausleihen von Wagen ein gutes Geschäft ist, erhellt aus den von den Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften in den letzten Jahren gezahlten Dividenden. Es vertheilten nämlich für:

	1889	1890	in Prozenten ausgedrückt 1889	1890
	fl.	fl.		
die Erste Oesterreichische Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft . .	6,50	7,20	8,125	9,00
die Allgemeine Wagenleih-Gesellschaft in Pest	5,60	6,00	7,00	7,50
die Internationale Wagenleih-Gesellschaft	7,00	7,50	7,00	7,50

Die Chancen für das laufende Jahr sind womöglich noch günstiger. (Wir werden darauf nächstens zurückkommen und auch die Frage erörtern, ob die Eisenbahnen nicht selbst unter einander einen Wagenleih-Verband nach Art des so erfolgreichen gegenseitigen Feuerversicherungs-Verbandes gründen sollten, um den Gewinn selbst zu erzielen.)

Unzulässigkeit der Abänderung des Art. 10 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr.

Das Berner Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr ordnet an, dass die Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften hinsichtlich internationaler Frachtsendungen, so lange sich dieselben auf dem Wege befinden, von der Eisenbahn erfüllt werden müssen. Diese Bestimmung hat in den betheiligten Kreisen lebhafte Unzufriedenheit hervorgerufen, und mehrere Oesterreichische Handels- und Gewerbekammern haben in Eingaben an das Handelsministerium dem Wunsche Ausdruck verliehen, dass den Verfügungsberechtigten auch im internationalen Verkehr die Möglichkeit gewahrt bleiben solle, sich bei Erfüllung der Zoll- und Steuervorschriften der Privatvermittelung zu bedienen. Der Handelsminister hat nun in einem Erlasse vom 31. August d. J. erklärt, dass dem Ansuchen der Handelskammern nicht entsprochen werden konnte, weil ein jeder Versuch zur Abänderung des Uebereinkommens von vornherein vollkommen ausgeschlossen erschienen sei und nur eine bedauerliche Verzögerung, wenn nicht eine vollständige Vereitelung des Zustandekommens des allseits freudig begrüssten internationalen Frachtrechtes herbeigeführt hätte. Das Handelsministerium werde jedoch nicht unterlassen, dieser Angelegenheit seine besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden und die nach der Aktivirung des internationalen Uebereinkommens gewonnenen Erfahrungen der Erwägung zu Grunde zu legen, ob und inwieweit das praktische Bedürfniss den Antrag auf eine Abänderung der einschlägigen Bestimmungen des Uebereinkommens rechtfertige. Einige Handelskammern hatten einen Vermittelungsantrag gestellt, nach welchem die Bahnverwaltungen im Verordnungswege verhalten werden sollen, den im Frachtbriefe bezeichneten Bevollmächtigten als Kommissionär der Bahn zur Zollbehandlung zuzuziehen, bezw. dem im Frachtbriefe bezeichneten Oesterreichischen Spediteur als Kommissionär der Bahn die Verzollung zu überlassen. Nach der Ansicht des Handelsministeriums geht es jedoch nicht an, die Bahnverwaltungen zu verpflichten, sich für die Abwickelung der Verzollung der von der Partei namhaft gemachten Person zu bedienen, da die Eisenbahn nach dem Berner Uebereinkommen für diese Person die volle Haftung tragen müsste.

Eisenbahn-Vorkonzession in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat dem Bürgermeister Joseph Huter in Bregenz und Genossen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Lokalbahn von Bregenz nach Bezau im Bregenzer Walde auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Vorlage der Fahrpläne und Tarife.

Gemäss der Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen vom Jahre 1878 haben sich die Eisenbahnverwaltungen verpflichtet, von den jeweilig neu erscheinenden, bezw. berichtigten Fahrordnungsbüchern und Fahrplänen je 2 Exemplare dem K. K. Ministerium für Landesvertheidigung kostenfrei zu übermitteln. Diese, sowie die spätere Vorschrift, dass die jeweilig bestehenden allgemeinen Spezial- und Ausnahmetarife sammt den bezüglichen Nachträgen gleichfalls in 2 Exemplaren auch dahin einzusenden sind, wurde nun vom K. K. Handelsministerium mit dem Ersuchen in Erinnerung gebracht, diesen Verpflichtungen, soweit dies nicht bereits geschehen sein sollte, nachträglich nachzukommen und für die Folge nebst den Fahrordnungsbüchern auch die Fahrordnungsplakate und die jeweilig bestehenden allgemeinen Spezial- und Ausnahmetarife sammt den bezüglichen Nachträgen dem Landesvertheidigungs-Ministerium einzusenden.

Unzulässigkeit der Unterbrechung der Lieferzeit während der Umladung von Getreidesendungen in loser Schüttung.

Bei der vorjährigen Konferenz über den Belgisch-Oesterreichischen Verkehr wurde u. a. beantragt, die Haftpflicht der Eisenbahnen für die Einhaltung der Lieferfrist während der Dauer einer unterwegs nothwendig werdenden Umladung ruhen zu lassen. Hierüber wurde den Bahnverwaltungen von der Generalinspektion bedeutet, dass nach Einführung des Berner Uebereinkommens eine Verlängerung der Lieferungszeit in diesem Falle nicht gestattet sein wird. Infolge dessen wurde dieser Antrag von den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnverwaltungen auch zurückgezogen.

Herstellung von Verbindungen zwischen der Ringbahn und den Budapester Bahnhöfen.

Die Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen hat die Herstellung von Verbindungsstrecken zwischen der Budapester Ringbahn, dem Frachtenbahnhofe der Station Budapest-Westbahnhof (früher Bahnhof der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft), dem Rangirbahnhofe am Rákos und der Station Palota der Linie Marchegg-Budapest beschlossen.

Die politische Begehung dieser projektirten Strecken hat unter Zuziehung der betreffenden Staats-, Komitats- und Gemeindevertretungen bereits stattgefunden.

Das Projekt der Eisenbahn Marmaros-Szigeth-Landesgrenze.

Im Ungarischen Handelsministerium wird an einem in der nächsten Reichstagssession vorzulegenden Gesetzentwurf für die Fortsetzung der Linie Sátorálya-Csap-Királyháza bis zur Landesgrenze gearbeitet. Die Trasse wird entweder durch das Izathal, oder aber von Marmaros-Szigeth aus, mit Benutzung einer Theilstrecke der Taraczthalbahn, weiterhin durch das Taraczthal führen. Die Länge derselben wird ohne wesentlichen Unterschied zwischen beiden Varianten etwa 85 km betragen und dürfte die Linie als erstklassige erbaut werden.

Projektirte Eisenbahnverbindung zwischen Temesvar und dem Badeorte Buziás.

Für eine zwischen Temesvar und dem Kurorte Buziás zu erbauende Lokalbahn bestehen 2 Projekte, von welchen das eine die Abzweigung der Linie von der Station Temesvar aus und das andere von der nächst Temesvar gelegenen Station Zsebely der Linie Temesvar-Báziás anstrebt. Die Projektanten der ersteren Linie haben nach Ablauf der für deren Vollendung bedungenen Frist die Bitte um Erstreckung der Gültigkeitsdauer der ihnen s. Zt. zugesicherten staatlichen Subvention gestellt und wurde ihnen diese auch bis Ende des Jahres 1891 gewährt. Das Eisenbahnkomitee des Temesvarer Komitates beschloss, dass, wenn die Verwirklichung des ersten Projektes bis zum gegebenen Zeitpunkte nicht absolut gesichert wäre, die Ausführung des 2. Projektes anzustreben und die Uebertragung der Subvention auch zu Gunsten dieses zu erwirken, ferner die Ausführung der Vorarbeiten der Gemeinde Csákovár zu überlassen, schliesslich den Bau dieser Linie durch eine Beitragsleistung von 6000 fl. für das Kilometer zu unterstützen.

Projektirte Errichtung eines Umschlagplatzes in Neusatz.

Die Kommunalverwaltung der Stadt Neusatz hat in einer Eingabe die Bitte an das Königlich Ungarische Handelsministerium gestellt, die Station Ujvidék (Neusatz) der Linie Budapest-Semlin der Königlich Ungarischen Staatsbahn als Donau-Umschlagplatz einzurichten und diese Bitte mit Hinweis auf die im Werke befindliche Regulirung des Eisernen Thores damit begründet, dass nach deren Vollendung sich die Nothwendigkeit der Errichtung von Umschlagplätzen im Bereiche der unteren Donau ergeben wird und die Lage von Neusatz in jeder Beziehung hierfür entsprechend sei. Da aus diesem Anlasse ein Winterhafen nächst Neusatz zu erbauen wäre, und dieser durch Anlage von Schienensträngen die entsprechenden Verbindungen mit den Bahnhofanlagen erhalten müsste, wird die Verwirklichung des Projektes als dringend bezeichnet, da die erforderlichen Arbeiten bis zum Zeitpunkte der Vollendung der Arbeiten im Bereiche des Eisernen Thores bereits fertiggestellt sein müssten.

Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg (Neudau): Eröffnung.

Die der Lokalbahngesellschaft Fürstenfeld-Hartberg (Neudau) konzessionirte Lokalbahn von Fürstenfeld nach Hartberg mit der Abzweigung von Bierbaum nach Neudau wird voraussichtlich im Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.*) Den Betrieb auf diesen vollspurigen Linien wird die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen führen und werden diese Linien speziell der K. K. Eisenbahn-Betriebsdirektion Villach unterstellt.

Die Strecke Fürstenfeld-Hartberg, deren Betriebslänge 29,662 km beträgt, beginnt am nördlichen Ende der Station Fürstenfeld der Linie Fehring-Fürstenfeld und führt über die Stationen bezw. Haltestellen Bierbaum, Blumau, Leitersdorf, Waltersdorf, Sebersdorf, Geiseldorf (Haltestelle), Buch nach der Station Hartberg. Der Flügel Bierbaum-Neudau, dessen Betriebslänge 9,195 km beträgt, beginnt am nördlichen Ende der Station Bierbaum und führt über die Station Burgau nach der Station Neudau.

Die genannten Stationen gelangen für den Gesammtverkehr, die Haltestelle nur für den Personen- und Gepäckverkehr zur Eröffnung.

*) Mit Rücksicht auf die für den 6. Oktober in Aussicht genommene Reichsraths-Eröffnung, vor welcher der Handelsminister Wien schwer verlassen kann, wurde die Eröffnung der Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg, obwohl sich dieselbe bereits Anfang Oktober in vollkommen betriebsfähigem Zustand befinden wird, verschoben. In einer Verwaltungsraths-Sitzung wurde die Entsendung einer Deputation nach Wien beschlossen, welche den Handelsminister einladen wird, an den Eröffnungsfeierlichkeiten theilzunehmen. Wenn der Minister nicht einen früheren Termin wünscht, wird die Eröffnung zwischen dem 15. und 20. Oktober stattfinden. Nach Eröffnung der Hartberger Bahn begibt sich der Minister nach Aspang, um die Trasse der projektirten Verlängerung Hartberg-Aspang in Augenschein zu nehmen. Nach den bisherigen Vorarbeiten bereitet die ungünstige Lage des Aspanger Bahnhofes für den Anschluss grosse Schwierigkeiten.

Theilweise Eröffnung der Lokalbahn Eisenerz-Vordernberg.

Die kommissionelle Befahrung dieser Lokalbahn hat deren vollkommen betriebstähigen Zustand konstatirt. Am 13. September d. J. wurde der regelmässige Frachtenverkehr der Alpinen Montangesellschaft eröffnet, im übrigen bleibt die Bahn aber für den öffentlichen Verkehr noch verschlossen. Die Stationsgebäude und Wächterhäuser sind vollkommen eingerichtet; auch traf bereits das Stations-, Zugbegleitungs- und Wächterpersonal der Staatsbahnen ein.

Eröffnung der Haltestelle Rückersdorf.

Die auf der Kärntner Linie der priv. Südbahngesellschaft zwischen den Stationen Kühnsdorf und Grafenstein am 13. d. Mts. eröffnete Haltestelle heisst nicht „Kückersdorf", wie wir in Nr. 73 S. 707 d. Ztg. irrthümlich berichteten, sondern „Rückersdorf."

Enteignung eines Wasserbezuges (Rechtsfall).

Für den Wasserbezug einer Wasserstation von täglich 40 cbm wurde von dem zuständigen K. K. Bezirksgerichte die Entschädigung dem betreffenden Mühlenbesitzer bestimmt. Dieser gab sich damit nicht zufrieden und verlangte einen höheren Entschädigungsbetrag, womit er jedoch von beiden oberen Instanzen (O. G.-H. 1889) unter der Begründung abgewiesen wurde, dass bei Enteignung eines Wasserbezuges ein Ersatz für den Nutzentgang und die Betriebsschädigung bei Mühlen einerseits und für die bewirkte Kapitalsentwerthung andererseits nicht nebeneinander begehrt werden kann. (Verordn.-Bl. f. Eisenb. u. Schifff. Nr. 37, 1891.)

Kartell der Elbschifffahrts-Gesellschaften und der Deutsche Kollerverschluss.

Das Kartell der Elbschifffahrts-Gesellschaften ist zustande gekommen und als unmittelbare Folge desselben ist eine abermalige Erhöhung der Zuckerfrachtsätze von 50 auf 60 ℳ für prompte Verladungen eingetreten. Ueber 5 Tage hinaus binden sich die Gesellschaften jedoch nicht und refusirten auch einen Antrag, sich mit 65 ℳ für den ganzen September zu binden. Ausserdem fand eine Erhöhung der Zuschlagsätze für Pilé in Säcken von 3 auf 10 ℳ, für Zucker in Fässern von 8 auf 20 ℳ statt. Dagegen hat der Ausschuss des Zucker-Landesvereins beim Finanzministerium um die Approbation des Deutschen Kollerverschlusses, welcher die Verladungen in offenen Kähnen gestattet, angesucht. Durch diesen Verschluss soll die Privatschifffahrt dem Zuckerexporte dienstbar gemacht werden. Bisher konnte Zucker nur in Verschlusskähnen verschickt werden, von welchen sich sämmtliche 500 fast ausschliesslich im Besitze der kartellirten Elbschifffahrts-Gesellschaften befinden.

Konstituirende Generalversammlung der Lokalbahn Felek-Fogaras am 14. September d. J.

Die Aktionäre dieser im Bau begriffenen 51 km langen, von Felek nach Fogaras (Siebenbürgen) führenden Lokalbahn nahmen bei ihrer Konstituirung zur Kenntniss, dass dieser Bahn ein Anlagekapital von 2019500 fl. zu Grunde liegt, welches aus 628300 fl. in Stamm- und 1391200 fl. in Prioritätsaktien besteht. Die Versammlung genehmigte die Verfügungen bezüglich der

Vorarbeiten sowie den Entwurf der Statuten und ertheilte den Konzessionären das Absolutorium.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die eingangs erwähnten Verstaatlichungsgerüchte und die gesteigerte Beachtung, welche den Transportwerthen im Hinblick auf die gebesserten Einnahmen der Eisenbahnen zu Theil wurde, hätte für dieselben eine bessere Stimmung herbeigeführt, wenn nicht mehrere politische Kundgebungen, wie die Rede des Deutschen Kaisers in Erfurt und der Abschluss der Russischen Anleihe, die als Besiegelung der Freundschaft mit Frankreich angesehen wird, ein Unbehagen erzeugt hätte, welches allerdings mehr dem Instinkte, als einer klaren Ueberzeugung entspringt. Der „kränkelnde Friede" nöthigt nicht nur den Völkern grosse Lasten auf, sondern hemmt auch die naturgemässe Kursentwickelung der Effekten. Kaiser Ferdinands-Nordbahn stieg rapid infolge der immer bestimmter auftretenden Verstaatlichungsgerüchte auf 2835, ebenso Südbahn (105, 75) wegen des viel geringeren Wochenminus und der starken Ausfuhr nach Süddeutschland und der Schweiz. Weniger bedeutend war die Steigerung der Elbethalbahn (213). Auffallend vernachlässigt blieben Staatsbahn (281), Nordwestbahn (200, 50), Galizische Carl Ludwigbahn (203, 50) und die Böhmischen Bahnen. Wagenleih-Aktien waren dagegen lebhaft gefragt.

Bücherschau.

Brockhaus' Konversations-Lexikon. 14. Auflage. Mit dieser 14. Auflage erlebt das grossartige Werk, dessen Ruf durch die ganze civilisirte Welt verbreitet ist, sein hundertjähriges Jubiläum. Die Verlagshandlung F. A. Brockhaus in Leipzig hat, wie aus dem uns vorliegenden Probeheft ersichtlich ist, sich bestrebt, diese Jubiläumsausgabe in jeder Beziehung auf der Höhe der Zeit zu erhalten. Wie aus dem Prospekte zu ersehen ist, wird dieselbe in ihrer Art einzig dastehen und hat die Verlagshandlung keine Kosten gescheut, um — sowohl was den Text als was die zum Werk gehörigen Abbildungen anlangt, das Vorzüglichste zu bieten. 100 000 Artikel sollen die 16 Bände des Werks, deren jeder je 64 Bogen Text umfasst, enthalten, so dass nichts dauernd Wissenswerthes auf dem Erdenrund dem Besitzer von Brockhaus' Konversations-Lexikon unbekannt bleiben mag. 9 000 Abbildungen werden diese Artikel auf 900 Tafeln und im Texte illustriren (darunter 120 Chromotafeln in aussergewöhnlich schöner Ausführung, wenn wir nach den uns vorliegenden Proben urtheilen dürfen), sowie 300 Karten und Pläne, von welchen uns der sehr sauber ausgeführte Plan von Alexandria vorliegt. Auf die Ausgabe dieser 14. (Jubiläums-) Auflage des Lexikons, dessen 1. Heft Mitte Oktober d. J. erscheinen soll, wollen wir hierdurch unsere Leser besonders aufmerksam machen.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Versetzt sind: die Regierungsräthe: Göhle, bisher in Magdeburg, als Direktor an das Betriebsamt in Braunschweig, Körte, bisher in Berlin, als Direktor an das Betriebsamt (Magdeburg-Halberstadt) in Magdeburg, Grabert bisher in Guben, nach Altona zur Wahrnehmung der Geschäfte eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion daselbst, Twele, bisher in Altona, nach Berlin zur Wahrnehmung der Geschäfte eines Mitgliedes bei der Eisenbahndirektion Berlin.

Verliehen ist: dem Eisenbahndirektor Holzheuer in Bromberg die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion daselbst, den Regierungsassessoren: Krancke in Magdeburg die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamt (Wittenberge-Leipzig) in Magdeburg und Pannenberg in Posen die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamt (Direktionsbezirk Bromberg) daselbst.

Ernannt ist der Regierungsbaumeister Partenscky in Guben zum Eisenbahnbauinspektor unter Verleihung der Stelle eines solchen bei der Hauptwerkstätte daselbst.

Ausgeschieden aus dem Staatseisenbahndienste ist der Regierungsrath von Ditfurth, früher Direktor des Betriebsamts in Halberstadt, infolge seiner Ernennung zum Ober-Rechnungsrath und vortragenden Rath bei dem Rechnungshofe des Deutschen Reichs und der Regierungsassessor von Schierstedt in Posen, behufs Uebernahme einer Beschäftigung im Reichs-Versicherungsamt.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung der Haltestellen Penskowo und Witaszyce für den öffentlichen Verkehr. Am 1. Oktober d. J. wird die zwischen Samter und Wronke belegene Haltestelle Penskowo für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungsgüter-Verkehr eröffnet. Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Sprengstoffen findet auf dieser Haltestelle nicht statt.

An demselben Tage wird die zwischen Jarotschin und Kotlin belegene Haltestelle Witaszyce für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Stück- und Wagenladungsgütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet. Zur Ver- und Entladung von Sprengstoffen ist diese Haltestelle nicht geeignet.

Für den Personenverkehr, welcher durch die in dem vom 1. Oktober ab gültigen Fahrplane vorgesehenen Züge vermittelt wird, kommen für beide Verkehrsstellen Fahrkarten I.—IV. Wagenklasse zur Ausgabe. Die Tarifsätze für den Güterverkehr ergeben sich bis zur Aufnahme in die nächsten Tarifnachträge durch Zuschlagsentfernungen an die Nachbarstationen in der Weise, dass die jeweilig niedrigsten Entfernungen der Frachtberechnung zu Grunde zu legen sind. Die Sätze ergeben sich nach den allgemeinen und für einzelne Ausnahmetarife bestehenden besonderen Kilometer-Tariftabellen. Die Zuschlagsentfernungen betragen:

von Penskowo	nach Samter . .	10 km
„ „	„ Wronke . .	9 „
„ Witaszyce	„ Jarotschin .	7 „
„ „	„ Kotlin . .	7 „

Die sich hiernach für Witaszyce ergebenden Entfernungen sind auch für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren nach dem Deutschen Eisenbahn-Vieh- etc. Tarife maassgebend. Die Frachtsätze für Oberschlesische Steinkohlen sind bei den betheiligten Dienststellen sowie in dem Verkehrsbüreau zu erfragen.

Breslau, den 23. September 1891. (1920)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Fahrplanbekanntmachungen.

Eröffnung des Personenverkehrs auf der Strecke Forst-Weisswasser. Am 1. Oktober d. J. wird die Eisenbahnstrecke Forst-Weisswasser, welche am 1. September d. J. nach Maassgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 für den Güterverkehr in Betrieb genommen worden ist, auch für den Personenverkehr eröffnet werden.

Die Züge werden nach folgendem Fahrplan (Ortszeit) verkehren:

Weisswasser - Forst							Forst - Weisswasser			
391	393	395	397	Entfernung	Stationen		392	394	396	398
P.-Z.	P.-Z.	G.-Z.	G.-Z.				G.-Z.	P.-Z.	G.-Z.	P.-Z.
2.—4. Klasse				km			2.—4. Klasse			
5. 06	9. 49	12. 44	7. 06	0,0	Abg.	Weisswasser . .	Ank.	9. 20	12. 19	4. 15	10. 09
5. 16	9. 59	12. 57	7. 19	4,7		Halbendorf . . .		9. 07	12. 09	4. 02	9. 59
5. 26	10. 09	1 09	7. 31	9,2		Wolfshain . . .		8. 53	11. 58	3. 48	9. 48
5. 38	10. 21	1. 34	7. 56	14,6		Döbern		8. 37	11. 45	3. 32	9. 32
5. 44	10. 27	1. 42	8. 04	17,0		Kölzig		8. 19	11. 37	3. 14	9. 27
5. 56	10. 39	1. 58	8. 20	23,3		Simmersdorf . .		8. 01	11. 23	2. 56	9. 13
6. 08	10. 51	2. 14	8. 36	29,9	Ank.	Forst	Abg.	7. 44	11. 09	2. 39	8. 59

Berlin, im September 1891. (1921MG)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Am 1. Oktober d. J. wird der im diesseitigen Bezirke zwischen den Stationen Eller a. d. Mosel und Bullay gelegene, bisher nur dem Personenverkehr dienende Haltepunkt Neef auch für den Eil- und Frachtstückgut-Verkehr jedoch mit der Beschränkung, dass das Gewicht der einzelnen Güter 150 kg nicht übersteigen darf, eröffnet werden. Mit demselben Tage treten die im 1. Nachtrage zum diesseitigen Lokal-Gütertarif, im Staatsbahn-Gütertarif Köln (linksrh.)-Altona und im 7. Nachtrag zum Staatsbahn-Gütertarif Köln (linksrh.)-Erfurt und anschliessende Privatbahnen für die genannte Station enthaltenen Bestimmungen und Entfernungen in Kraft.

Gleichzeitig wird dieselbe in die Gütertarife für den Rheinischen Nachbarverkehr und die übrigen Staatsbahnverkehre mit dem linksrheinischen Bezirk einbezogen. Ueber die in Anwendung kommenden Frachtsätze geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Köln, den 26. September 1891. (1922)

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Deutsch-Russischer, Kursk-Kiewer und Libau-Romnyer Getreideverkehr. 1. Zum Deutsch-Russischen Ausnahmetarif 1 a wird mit Gültigkeit vom 19. Sep-

tember alten/1. Oktober neuen Stils 1891 herausgegeben:

a) der VII. Nachtrag zum Theil I für Getreide usw. zur überseeischen Ausfuhr, welcher enthält neue Frachtsätze für den Verkehr von den Stationen der Moskau - Brester Bahn nach Memel, Erhöhung von Frachtsätzen im Verkehr nach Pillau, sowie zum Theil bereits früher zur Veröffentlichung gekommene Tarifberichtigungen;

b) der II. Nachtrag zum Theil II für Getreide usw. nicht zur überseeischen Ausfuhr. Derselbe enthält ausser bereits früher veröffentlichte Tarifberichtigungen noch neue Frachtsätze für den Verkehr von den Stationen der Orel - Witebsker, Pollässjeschen, Moskau-Brester, Murom, Moskau-Nischny, Moskau-Rjäsan, Rjäsan-Koslow, Tambow-Koslow, Tambow - Saratow, Syssran-Wjäsma, Rschew-Wjäsma, Nowotorschok und Dankow-Lebedjaner Eisenbahn nach den Deutschen und Niederländischen Stationen der Tariftabelle II und von den Stationen der Polässjeschen, Rjäsan-Koslow, Tambow-Koslow, Tambow - Saratow, Syssran-Wjäsma und Dankow - Lebedjaner Bahn nach den Deutschen Stationen der Tariftabelle III.

Druckstücke der vorgenannten Nachträge können von den Verbandstationen bezogen werden.

2. Mit Gültigkeit vom 3./15. November alten/neuen Stils 1891 werden die im I Nachtrag zum Kursk-Kiewer Getreidetarif, Theil I, enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr von den Stationen Nowosetki und Bachmatsch der Kursk-Kiewer Bahn nach Pillau um 0,02 bezw. 0,71 Rubel, sowie die im I. Nachtrag zum Libau-Romnyer Getreidetarif Theil I enthaltenen Frachtsätze nach Pillau von den nachstehend genannten Stationen der Libau-Romnyer Bahn um die folgenden Beträge erhöht:

Grigorowka 0,05 Rubel, Dmitrowka 0,12 Rubel, Talajewka 0,21 Rubel, Romny 0,35 Rubel und Bachmatsch 0,38 Rubel.

Bromberg, d. 16. September 1891. (1923)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Magdeburg. Am 1. Oktober d. J. tritt zum Tarife für den oben bezeichneten Verkehr vom 1. September 1890 der Nachtrag 3 in Kraft. Derselbe enthält ausser mehreren schon früher veröffentlichten und im Verfügungswege durchgeführten Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs Aenderungen der Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen, neue Entfernungen bezw. Frachtsätze für die unter die Berliner Ringbahnstationen aufgenommene Haltestelle Tempelhof Rangirbahnhof, die Station Schleife des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin, ferner für die Stationen Hedwigsburg, Lüchow, Wendessen und Wustrow des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg, sowie neue Ausnahmefrachtsätze für Steinsalz und Siedesalz zur überseeischen Ausfuhr bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 50 000 kg an einen Empfänger von den diesseitigen Stationen Aschersleben, Baalberge, Bernburg, Schönebeck und Stassfurt nach Stettin und Swinemünde. Abdrücke des Nachtrags 3 können von den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen bezogen werden. (1924)

Magdeburg, den 21. September 1891.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Magdeburg-Oldenburg. Zum Gütertarife für den vorbezeichneten Verkehr tritt am 1. Oktober cr. der Nachtrag 1 in Kraft.

Derselbe enthält neben verschiedenen Aenderungen und Ergänzungen, Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Lüchow und Wustrow des Direktionsbezirks Magdeburg, sowie Ausnahmetarifsätze für Getreide, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate und Kleie. (1925)

Magdeburg, den 22. September 1891.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Hannover Magdeburg. Am 1. Oktober cr. tritt zum Gütertarife für den nebenbezeichneten Verkehr der Nachtrag 1 in Kraft.

Derselbe enthält neben verschiedenen Ergänzungen und Aenderungen Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Station Brake-Schildesche des Direktionsbezirks Hannover, die Station Rönnebeck der Farge-Vegesacker Eisenbahn und die Stationen Lüchow und Wustrow des Direktionsbezirks Magdeburg, sowie Ausnahmetarifsätze für Getreide, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate und Kleie.

Magdeburg, den 18. Sept. 1891. (1926)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Am 1. Oktober d. J. treten im Verkehr mit Crampas-Sassnitz folgende Frachtsätze für Güter des Spezialtarifs III in Kraft: Nach und von Wien K. F. N. B., Oe. U. St. E. G., Oe. N. W. B. 2,27 ℳ, Brünn Oe. U. St. E. G. 2,17 ℳ, Prag Oe. U. St. E. G., Oe. N. W. B., B. N. B., K. F. J. B. transito 1,80 ℳ, Pardubitz Oe. U. St. E. G., Oe. N. W. B. 1,87 ℳ, Aussig Oe. U. St. E. G., Oe. N. W. B. 1,39 ℳ, Leitmeritz und Theresienstadt 1,52 ℳ, Iglau 2,13 ℳ, Caslau 1,95 ℳ, Olmütz Oe. U. St. E. G., M. S. C. B., K. F. N. B. 2,05 ℳ, Teplitz und Teplitz Waldthor 1,44 ℳ, Pilsen K. K. Oe. St. B., B. W. B. 1,82 ℳ, Budweis 2,06 ℳ, Linz 2,29 ℳ für 100 kg.

Breslau, den 22. September 1891. (1927)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Oesterreich. Die im Ausnahmetarif für Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Koks von den diesseitigen Stationen des Oberschlesischen Grubenbezirks nach den Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Oktober 1886 für Station Olmütz transit enthaltenen Frachtsätze treten mit dem 10. November d. J. ausser Kraft. Sendungen für Olmütz trans. werden alsdann nur zu den hierfür im Ausnahmetarif für Oberschlesische Steinkohlen etc. nach den Stationen der Mährisch-Schlesischen Centralbahn vom 1. August 1884 enthaltenen Frachtsätzen abgefertigt.

Breslau, den 22. September 1891. (1928)
Königliche Eisenbahndirektion.

Kombinirter Schiffs- und Bahnverkehr. Mit 1. Oktober l. J. tritt für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlprodukten aus Getreide- und Hülsenfrüchten (ausgenommen Kleie), Malz, Oelsaaten und Mais von Stationen der I. K. K. priv. Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft nach Stationen der K. Bayer. Staatseisenbahnen (ausschliesslich Lindau) ein neuer Ausnahmetarif Nr. I in Kraft.

München, den 17. September 1891. (1929)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Kombinirter Schiffs- und Bahnverkehr. Unter Hinweis auf den Schlusssatz des Ausschreibens (802) in Nr. 32 dieses Blattes wird bekannt gegeben, dass die mit Umschlag in Wien Donaukaibahnhof gültigen Frachtsätze des Getreide-Ausnahmetarifes Nr. V Donau-Basel, Schaffhausen, Singen, Konstanz noch bis zum 31. Oktober l. J. in Kraft bleiben.

München, den 17. September 1891. (1930)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Mit dem 1. Oktober d. J. kommt der Nachtrag III zum **Norddeutsch-Bayerischen Seehafen-Ausnahmetarif** vom 1. Dezember 1889 zur Einführung. Derselbe enthält:

1. Aenderungen und Ergänzungen der Vorschriften.
2. Theilweise geänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifs I im Verkehr mit Aschaffenburg und Neuulm.
3. Direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifs I im Verkehr nach und von Dutzendteich.
4. Direkte Frachtsätze für Farben (Farbwaaren) ab Kitzingen.
5. Vermerk über Aufhebung verschiedener Frachtsätze für ordinäres Packpapier und Holzstoffpappe (Ausnahmetarif Va).
6. Ergänzung des Tarifnachtrags II bezüglich der Anstosstaxen für Artikel des Ausnahmetarifs IIIc von Lehesten.
7. Anstossbeträge für direkte Güterabfertigung nach und von den Stationen der Lokalbahn Passau-Röhrnbach.

An die Inhaber des Tarifs wird dieser Nachtrag unentgeltlich abgegeben, ausserdem kann solcher zum Preise von 0,05 ℳ für's Stück durch die Güter-Abfertigungsstellen der Verbandsstationen käuflich bezogen werden.

Hannover, den 19. September 1891. (1931)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der übrigen Verbandsverwaltungen.

Importtarif nach Russland (Heft IV des Deutsch-Russischen Gütertarifs). Vom 1./13. Oktober alten/neuen Stils 1891 ab werden folgende Artikel in das Waarenverzeichniss des vom 20. Dezember 1890 a. St./1. Januar 1891 n. St. gültigen Importtarifs nach Russland (Heft IV des Deutsch - Russischen Gütertarifs) mit der nachstehend angegebenen Tarifirung aufgenommen:

	Tarifirung auf den Strecken ab Schnittpunkt	
	westlich	östlich
	in jeder Menge	
Bleiasche (Bleischlacken, Bleistein)	A.-T. 1. III	Klasse 3
Eisenvitriol (grüner Vitriol) .	Sp.-T. II	„ 6
Holzessig	„ I	„ 2
Kobaltspeise (Nickelstein) . .	„ I	„ 6
Scherben von Thonwaaren aller Art und von Glas, Glasbrocken und Heerd-(Taschen-) Glas, letzteres auch gemahlen .	„ III	„ 8
Schlackenwolle .	„ III	„ 8
Zinkchlorid (Chlorzink)	A.-T. 1. II	„ 4

Bromberg, den 21. September 1891. (1932)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

(Forts. des Güterverkehrs auf S. III.)

Nr. 18. Jahrgang 1891. Berlin, am 26. September 1891.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. September Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A B B M	4243 4249	2	Fässer	leer	—	65	1	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
2	A L	1	1	Kiste	?	—	26,5	2	Karow	Meckl. Friedr. Frzb.	
3	A M & Co.	7434	1	„	Wollwaaren	—	81	3	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
4	A P S	—	1	Kollo	Körbe	—	6	4	Hamburg B.	„	
5	A S	934	1	Kiste	leer	—	36	5	„	„	
6	B	5541	1	Ballen	Federn	—	35	6	Aachen	Linksrh. Köln	
7	C E W I	1/2	2	Kisten	—	—	17	7	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	Kempten-Mannheim bezettelt.
8	C H	1819	1	Fass	leer	—	47	8	Bietigheim	Württemb. Stsb.	
9	C H B	100	1	Pack	Cementsäcke	—	9	9	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
10	C H E	8754	1	Kiste	Drahtgewebe	—	40	10	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
11	C O	2923	1	„	Packstroh	—	21	11	„	„	
12	D	2	1	Fass	Bratheringe	—	9	12	Tempelhof Rangir-B.	K. E.-D. Erfurt	„Dresden" beschrieben.
13	E D H	330	1	Kiste	leer	—	50	13	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
14	E H C	7222	1	Fass	leer	—	5	14	Berlin B. H.	„	
15	E M	41	1	Ballen	Leinen	—	93	15	Hamburg H.	„	
16	F S	114	1	„	—	—	85	16	Hamburg B.	„	
17	F V	11	1	Fass	leer	—	35	17	Hasselt	Grand Central Belge	
18	G B	7530	1	Bund	Stahl	—	25	18	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
19	G H	18	1	Sack	Samen	—	22	19	Berzée	Grand Central Belge	
20	H	—	2	Körbe	leer	—	17	20	Munster Bilsen	„	
21	H	12159/60	2	Fässer	Chemikalien	—	368	21	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
22	H	2	1	Korb	Butter	—	43	22	Anvers Est.	Grand Central Belge	
23	H G	8688	1	Kiste	—	—	107	23	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
24	H G	2318	1	Ballen	?	—	46	24	„	„	beschr.: Berlin.
25	H H	1419	1	Korb	Flaschen	—	28,5	25	Hamburg H.	„	bez.: Königsberg i. Pr. 6/7.
26	H L	5	1	Kiste	Auswanderergut	—	135	26	Hamburg B.	„	
27	HL	14	1	—	eis. Stange (Maschinentheil)	—	22	27	Wusterhausen a. D.	„	
28	H M	500	1	Kiste	Seife u. Oel	—	19	28	Gera	K. E.-D. Erfurt	vor dem Schuppen gefunden.
29	H W	902	1	„	leer	—	68	29	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	beschrieben: Berlin-Hamburg.
30	HW	17	1	Packet	Holzwaaren	—	3	30	Aue	Sächsische Stsb.	
31	J G	5 24	2	Rollen	Tapeten	—	149,5	31	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
32	J H	5738	1	Kiste	?	—	7,5	32	Marne	„	beschr.: Braunschweig.
33	J M	3	1	„	Porzellan	—	1,5	33	Hamburg H.	„	
34	J M K	—	1	Pack	Körbe	—	3	34	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
35	J P	—	1	Fass	leer	—	34	35	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppenrevision.
36	J R C	952	1	Kiste	?	—	30	36	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	beschr.: Adorf-Hamburg.
37	J R C	645 E	1	„	?	—	157	37	„	„	beschr.: Jüdenwein-Pössneck-Hamburg.
38	J R S	2925	1	„	Spiegel	—	27,5	38	Hamburg H.	„	
39	J S	2745	1	„	leer	—	14	39	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppenrevision.
40	K D	13	1	Sack	Lumpen	—	59	40	Zwickau	Sächsische Stsb.	
41	K rrh.	1031 113	2	—	Decken	—	—	41	Oberursel	K. E.-D. Frankf. a/M.	
42	K S	1	1	Pack	Pferdedecke	—	1	42	Halle a. S.	K. E.-D. Magdeburg	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
43	L	20	1	—	Maschinentheil —	1	43	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
44	L B	2125	1	Fass	leer —	12	44	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Haspe-Mainz.
45	L L	45 / 87	2	Fettfässer	leer —	8	45	„	„	
46	L R	173	1	Kiste	— —	85	46	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
47	M	—	3	Bund	Bootshaken —	?	47	Kiel	„	
48	M roth	—	3	Kolli	Ofenrohre von Eisenblech	6,5	48	Harburg	K. E.-D. Hannover	
49	M D	8268/69 / 7880	3	Pack	Papier —	242	49	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
50	S G H Q	—	1	—	Leine, 27 m lang —	—	50	Hamburg B.	„	
51	S H	3002	1	Kiste	l. Flaschen —	?	51	Frankfurt a/M.	Hessische Ludwigsb.	
52	S P	161	1	Packen	Papier —	15	52	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
53	St —	5	1	—	Viehgitter —	—	53	Pritzwalk	„	sign.: Neeheim-Hüsten-Mainz.
54	St B	8	1	Fass	leer —	8	54	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
55	U Y	2	1	Pack	Eisen —	9,5	55	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
56	W	1775	1	¼ Stückfass	leer —	62	56	Mainz	Hessische Ludwigsb.	sign. Mainz.
57	W F	1589	1	Ballen	Leinewand —	9,5	57	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
58	W H	942	1	Kiste	leer —	18,5	58	Berlin H.	„	
59	W H St	1487 / 2252	2	Fässer	leer —	46	59	Hamburg H.	„	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
60	H & S Bergedorf	2429	1	Geb.	? —	119	60	Bergedorf	K. E.-D. Altona	
61	Berlin	170 177	2	„	Plombirleinen —	—	61	Mattierzoll	K. E.-D. Magdeburg	
62	P E R P Demuth Frankfurt a/M.	082	1	Kasten	Schiessutensilien und scharfe Patronen	26	62	Eilgutabfertig. Frankfurt a/M. Staatsbahnhof	K. E.-D. Frankf. a/M.	Firmazettel: B. Perl. Spediteur Wien.
63	F D F Dorlow	—	2	Kübel	leer —	10	63	Eisleben	„	
64	B Egert	—	1	—	Tannenstange —	10	64	Cassel	K. E.-D. Hannover	
65	Epirus	356	1	Kiste	2 Bilder —	16	65	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Dresden-Mainz.
66	Manet	—	3	Körbe	Käse —	190	66	Gerpinnes	Grand Central Belge	
67	Margarine G L Mohr G R	5702	1	Kübel	Margarine —	35,5	67	Pyrmont-Lügde	K. E.-D. Hannover	
68	T. Säs	—	1	Korb	— —	7	68	Beverst	Grand Central Belge	
69	Stolz & Stück	—	1	Kiste	leer —	4	69	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
70	Trier Darmstadt	36	1	Schachtel	— —	10	70	Darmstadt	Main-Neckarb.	
71	Wreschen	1890	1	Kollo	Plan —	50	71	Illowo	K. E.-D. Bromberg	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
72	weisse	1	2	Stück	Eisenformen —	92	72	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
73	gelbe	1	1	Ring	Kupferdraht —	4	73	Wittenberge	„	
74	rothe	I	1	Stange	Rundeisen —	14	74	Pritzwalk	„	
75	—	2	1	Sack	Lumpen —	62	75	Zwickau	Sächsische Stsb.	
76	rothe	II	1	Stange	Flacheisen —	10	76	Pritzwalk	K. E.-D. Altona	
77	Gepäck	3	1	Sack	Kleidung —	13	77	Hamburg D.	„	von Wien.
78	—	87	1	Pack	Holzwaaren —	3	78	Hanau	K. E.-D. Frankf. a/M.	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
79	rother Strich	—	1	Tafel	Zinkblech —	9	79	Zwickau	Sächsische Stsb.	
80	rother Strich	—	4	Kolli	Flacheisen —	30,5	80	Voitersreuth	„	
81	gelber Strich	—	2	Stangen	Faconeisen —	14,5	81	Zwickau	„	
82	rother Faden	—	1	Korb	frisches Obst —	13,5	82	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
83	L. v. K. & Co.	2795	1	„	l. Flaschen —	18	83	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	beklebt: Unterlüss.
84		29801	1	Kiste	leer —	10	84	Worms	Hessische Ludwigsb.	beschr.: Braunschweig-Darmstadt.
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
85	—	—	1	Kollo	Blechschilder —	2,5	85	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
86	—	—	5	Säcke	ansch. Buchweizenabfall	148	86	„	„	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
87	—	—	1	—	Bufferscheibe (abgebrochen)	—	87	Hannover Eilg.-Abf.	K. E.-D. Hannover	
88	—	—	1	Stück	T-Eisen —	11	88	Münden	„	1,30 m lang.
89	—	—	12	Kolli	altes Eisen —	102	89	Dresden-N. Leipz. B.	Sächsische Stsb.	
90	—	—	3	—	Eisenröhren —	—	90	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
91	—	—	2	—	□-Eisenstangen —	19	91	Falkenberg	K. E.-D. Erfurt	am 26/8. auf d. Strecke gef., anschein. zu ein. Sendung Brückentheile gehörig.
92	—	—	1	Fass	leer —	7,5	92	Eystrup	K. E.-D. Hannover	
93	—	—	1	Stange	Flacheisen, 5,06 m lg., 0,05 m br.	14	93	Sagehorn	„	
94	—	—	11	Stück	Gurten —	34	94	Kiel	K. E.-D. Altona	
95	—	—	1	Kollo	2 Gusstheile (kl. Kammräder)	6	95	Soest	K. E.-D. Hannover	
96	—	—	2	—	Handkörbe —	2,5	96	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
97	—	—	1	Bund	Herdringe (24 Stück)	11	97	Bietigheim	Württemb. Stsb.	
98	—	—	1	Packet	Jutegarn —	17,5	98	Görlitz	Sächsische Stsb.	
99	—	—	1	—	gusseis. Kammrädchen	1	99	Bietigheim	Württemb. Stsb.	
100	—	—	4	Stück	Kiefernbretter, je 2,78 m lang	17	100	Münden	K. E.-D. Hannover	
101	—	—	1	—	eis. Kienkorb —	47	101	Dresden-N. Leipz. B.	Sächsische Stsb.	
102	—	—	1	Kiste	leer —	5	102	Rheda	K. E.-D. Hannover	
103	—	—	1	Packet	getr. Kleider —	5	103	Hohenstein-Ernstthal	Sächsische Stsb.	
104	—	—	1	Korbflasche	gefüllt —	83	104	Karthaus	Linksrh. Köln	
105	—	—	1	—	gestricktes Netz in Papier	0,5	105	Flensburg	K. E.-D. Altona	
106	—	—	1	Packet	Papierw. u. Drahtstifte	3	106	Altona/Ottensen	„	
107	—	—	1	„	50 eis. Pflugschrauben	2	107	Elze	K. E.-D. Hannover	
108	—	—	1	—	eis. Rad (alt u. beschädigt)	8,5	108	Eisleben	K. E.-D. Frankf. a/M.	
109	—	—	1	Bund	Rohr —	?	109	Paulinenaue	K. E.-D. Altona	auf d. Strecke gef.
110	—	—	1	Kollo	Roststäbe —	9	110	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
111	—	—	1	Stange	Rundeisen —	10	111	Rosslau	K. E.-D. Erfurt	bei Entldg. d. d.W. 4262 Pf. am 2/9.
112	—	—	1	Packet	eis. Schrauben —	3,5	112	Zwickau	Sächsische Stsb.	
113	—	—	1	—	Signalhorn —	—	113	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
114	—	—	1	—	eis. Stange, 1,6 m lg.	5	114	„	„	
115	—	—	1	—	eis. Stange —	13,25	115	Beckum	K. E.-D. Hannover	
116	—	—	1	Pack	6 eis. Steinschrauben	4	116	Flensburg	K. E.-D. Altona	

Nachtrag

1	W M	1341	1	Ballen	Wollwaaren —	97	1	Mannheim	Badische Stsb.	bezettelt: Stuttgart-Mannheim.
2	—	—	6	—	Geflügelkäfige	66	2	„	„	
	—	—	4	—	Körbe					
3	—	—	1	Sack	leere Säcke —	2	3	„	„	
4	—	—	1	Bund	Seegras —	25	4	Basel	„	
5	—	—	1	Stab	Stahl —	5	5	Pforzheim	„	
6	—	—	1	Tafel	Zinkblech —	8	6	„	„	

Amtliche Bekanntmachungen. (Fortsetzung.)

Staatsbahn-Güterverkehr Köln (linksrheinisch) - Berlin. Mit dem 1. Oktober 1891 gelangt ein Nachtrag V zur Ausgabe. Derselbe enthält, ausser anderweiten, theilweise ermässigten Ausnahmetarifen für Eisen des Spezialtarifs I und II, Aenderungen und Ergänzungen zum Haupttarif. Druckexemplare des Nachtrages sind zum Preise von 0,40 *M* durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, sowie von dem Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Berlin, im September 1891. (1933MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn-Güterverkehr Elberfeld-Berlin. Mit dem 1. Oktober 1891 gelangt ein Nachtrag IV zur Ausgabe. Derselbe enthält, ausser anderweiten, theilweise ermässigten Ausnahmetarifen für Eisen des Spezialtarifs I und II, Aenderungen und Ergänzungen zum Haupttarif. Druckexemplare des Nachtrages sind zum Preise von 0,50 *M* durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, sowie von dem Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Berlin, im September 1891. (1934MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr. Mit dem 1. Oktober d. J. wird die Station Bralin der Breslau-Warschauer Eisenbahn in den direkten Oberschlesischen Steinkohlenverkehr einbezogen.

Die Frachtsätze hierfür sind bei den betheiligten Stationen zu erfragen.

Breslau, den 23. September 1891. (1935)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Militärbahn-Staatsbahnverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit gelangen im Verkehr zwischen Station Mahlow der Militär-Eisenbahn einerseits und den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen andererseits neue Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von gebrannten Steinen in Wagenladungen von 10 000 kg zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Erfurt, den 22. September 1891. (1936)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Hannover - Oberhessischer Verkehr. Vom 1. Oktober d. J. ab gelangt ein Ausnahmetarif für Getreide und Mühlenfabrikate zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

Giessen, den 22. September 1891. (1937)
Gr. Direktion
der Oberhessischen Eisenbahnen.

Breslau - Sächsischer Güterverkehr. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 27. August d. J. bringen wir zur öffentlichen Kenntniss, dass fortan der allgemeine Ausnahmetarif für Getreide aller Art und Mühlenfabrikate im Breslau - Sächsischen Güterverkehre auch für den Verkehr mit der Station Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn Anwendung zu finden hat.

Breslau, den 23. September 1891. (1938)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Main-Neckar-Hessische Ludwigsbahn. Zwischen Stationen der Main-Neckarbahn einer- und Zeilhard, Station der Hessischen Ludwigsbahn, andererseits findet vom 1. Oktober l. J. ab auch Abfertigung von Gütern und Vieh in Wagenladungen statt, von welchem letztere Station bisher ausgeschlossen war. (1939)

Darmstadt, den 23. September 1891.

Direktion der Main-Neckarbahn.

Petroleumverkehr. Mit 1. Oktober 1891 tritt ein Nachtrag II zum „Ausnahmetarife für Petroleum roh und raffinirt, Blau- und Grünöl, ferner Mineraltheer in Fässern oder Cisternen- (Reservoir-) Wagen, sowie für leere gebrauchte Petroleumfässer vom 1. September 1891“ in Kraft, welcher ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Elbeteinitz und Pardubitz enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind um den Preis von 5 kr. bei den betheiligten Verwaltungen und in den Verbandstationen erhältlich.

Wien, den 24. September 1891. (1940)

Generaldirektion der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Einführung des Nachtrages III zu dem auf den Linien der Königl. Ung. Staatseisenbahnen gültigen Kilometerzeiger und Lokalgütertarif (Theil II). Am Tage der Eröffnung der Linie Mitrovicz - Vinkovce tritt zu dem auf den Linien der Königl. Ung. Staatseisenbahnen vom 1. Januar 1891 gültigen Kilometerzeiger und Lokalgütertarife (Theil II) der III. Nachtrag in Kraft.

Diese Nachträge enthalten die Kilometerentfernungen für die Stationen der genannten Linie, bezw. die Ergänzung der in den Abschnitten X und XI des Tarifes enthaltenen Stations- und Schnitttarife mit den Frachtsätzen für die neuen Stationen, weiter die Aenderungen der Kilometerentfernungen der durch die über Mitrovicz-Vinkovce — gegenüber der Szabadkaer Route — entstandene kürzere Verbindung berührten Relationen und demzufolge die Aenderung der betreffenden Frachtsätze in den bezüglichen Stationstarifen; schliesslich die Namensänderung der Stationen Homoród, Militics und Petrovoselo.

Ausserdem enthält der Nachtrag des Kilometerzeigers die Aenderungen und Ergänzungen bezüglich der Haltestellen und Druckfehlerberichtigungen, der Nachtrag des Tarifes die Berichtigung der Frachtsätze einzelner im Stationstarife für Kőbánya transito enthaltenen Stationen.

Diese Nachträge sind in der Tarifabtheilung der Direktion und in den grösseren Stationen der Königl. Ung. Staatseisenbahnen für 20 kr. pro Exemplar erhältlich.

Budapest, im Monat September 1891.

Die Direktion. (1941)

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

---

4. Personen- und Gepäckverkehr. Die nach dem diesseitigen Lokal- und Staatsbahn - Personengeldtarife vom 1. April 1890 bei gemeinschaftlichen Fahrten von Schülern nebst den begleitenden Lehrern zur Anwendung gelangenden Ausnahmefahrgeldsätze von

a) 75 ₰ für den Kopf zwischen Brandenburg und Berlin und zurück,

b) 50 ₰ für den Kopf zwischen Brandenburg und Potsdam und zurück

werden mit dem 15. November d. J. aufgehoben. Von diesem Tage an kommen auch für die vorbezeichneten Strecken die für Schulfahrten im Nachtrage I zum Personengeld- und Gepäcktarif für die Preussischen Staatsbahnen, Theil I, vorgesehenen Bestimmungen zur Anwendung, welche eine Fahrpreiserhöhung zur Folge haben, worüber das Nähere bei den betreffenden Fahrkartenausgabestellen zu erfragen ist. (1942)

Magdeburg, den 22. September 1891.

Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Verkauf von Altmaterialien. Der Verkauf von Altmaterialien (Eisenschienen) findet

Freitag, den 2. Oktober 1891, Vormittags 11½ Uhr,

im diesseitigen Verwaltungsgebäude statt, bis zu welchem Termin Preisangebote einzureichen sind.

Verzeichnisse und Bedingungen sind gegen Einsendung von 20 ₰ für Schreibgebühren von uns zu beziehen, können auch in unseren Amtszimmern eingesehen werden.

Dessau, im September 1891. (1943)

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Schienenspurrichter

mit selbstthätigem Spurmass verbesserter Construction

(D. R.-P., System Altmann)

bestbewährtes, einfaches und billiges Instrument zur Spur-Regulirung. Prospecte gratis durch Pat.-Inhaber: **S. Gray, Köln a/Rh.**

Zeichenpapiere, Pauspapiere, Lichtpausrohpapiere, Millimeterpapiere

bezieht man am preiswerthesten bei unterzeichneten Herstellern. Muster kostenlos.

Gelbe Mühle, Düren

(Rheinpreussen)

Benrath & Franck.

(Triebkräfte 3 Dampfmaschinen, 1 Wassermotor.)

Büsscher & Hoffmann

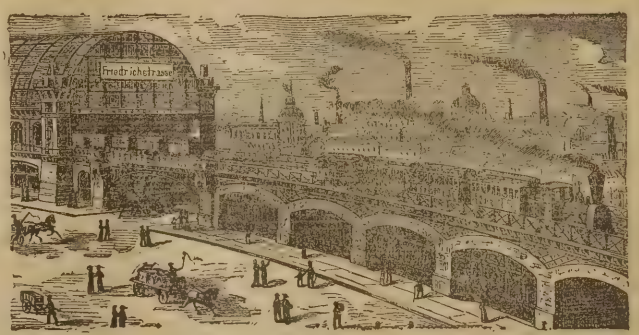
Eberswalde, Halle a. d. S., Strassburg i. E., Mariaschein i. Böhm.

Filiale: **Breslau**, Flurstrasse 9.

Einf. und Doppel-Pappdächer; Kiespappdächer; Holzcementdächer.

Guss-Asphalt. Asphalt-Platten. Fertige Isolirungen etc.

Berliner Stadt-Eisenbahn-Viaduct.



Mittelst unserer Asphaltfilzplatten 100 000 qm Gewölbefläche isolirt.

Abdeckung der Gewölbe von Festungen, Brücken, Kellereien u. s. w.

Unsere **Asphaltfilzplatten**, bestehend aus Asphaltschichten mit langfaseriger Einlage, sind das Sicherste und Beste der zur Zeit bekannten Isolirungen und seit langer Zeit zur Abdeckung der Gewölbe von Festungsbauten, Kellereien und namentlich Eisenbahnbrücken p. p. in ausgedehntestem Maasse und mit vorzüglichem Erfolge auch da angewandt, wo sich andere Isolirungen — Gussasphalt, Cement etc. — als unwirksam erwiesen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von L. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 76. **Zeitung des Vereins** 1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 3, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 5gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 30. September 1891.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 23. September 1891.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Inhalt:

Die Einführung der einheitlichen Zonenzeit im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.
Die Eisenbahnen bei einer Mobilmachung der neutralen Staaten.
I. Belgien. II. Schweiz.
Die neue Wannseebahn Berlin-Potsdam.
Aus dem Deutschen Reich:
Preussische Staatsbahnen:
Zeitkarten im Berliner Vorortverkehr.
Die Fernbahnsteige der Berliner Stadtbahn.
Betriebssicherheit.
Rechnungen üb. Lieferungen.
Reisegepäck.
Staffeltarife.
Berlin-Bukarest.
Betriebseröffnungen.
Eröffnungen und Erweiterungen d. Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Aenderung von Stationsnamen.
Bayerische Staatseisenbahnen.
Dortmund-Gronau-Enscheder E.
Paulinenaue-Neuruppiner E.
Zuführung sämmtl. nach Berlin bestimmter Privattelegramme an den Reichstelegraphen.
Halberstädter Strassenbahn.
Naumburger Strassenbahn.
Hamburg-Altona and Northwestern Tramways Company.
Sterbekasse für Deutsche Eisenbahnbeamte.
Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft.
Urtheile des Reichsgerichts:
Erkenntniss vom 30/1. 1891.
Personalnachrichten:
Preussische Staatseisenbahnen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnung von Strecken.
2. Eröffnung von Stationen.
3. Aenderung von Stationsnamen.
4. Güterverkehr.
5. Personen- und Gepäckverkehr.
6. Verdingungen.
7. Verkauf von Altmaterialien.
8. Offene Stellen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Die Einführung der einheitlichen Zonenzeit im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

In der vorjährigen (Dresdener) Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen wurde bekanntlich auf Antrag der Ungarischen Staatsbahnen und des daraufhin mit der Vorberathung dieses Gegenstandes betrauten Sonderausschusses beschlossen, eine einheitliche Zonenzeit (das sogen. Stunden-Zonensystem) mit Beginn der diesjährigen Sommerfahrplan-Periode für den inneren Eisenbahndienst einzuführen, und die allgemeine Einführung gedachter Zonenzeit auch im bürgerlichen Leben als empfehlenswerth zu bezeichnen.*)

Nach diesem Beschluss waren die lediglich für die Eisenbahnbediensteten (nicht für das Publikum) bestimmten Fahrpläne dergestalt aufzustellen, dass der überwiegende Theil der Vereinsverwaltungen, nämlich alle Deutschen und Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen, die Zeit des 15. Meridians östlich von Greenwich (II. Zone, von der Europäischen Fahrplankonferenz Mitteleuropäische Zeit genannt), die Belgischen und Niederländischen Eisenbahnen die Greenwicher Zeit (I. Zone) und die Rumänische und Warschau-Wiener Eisenbahnverwaltung die Zeit des 30. Meridians östlich von Greenwich (III. Zone, Osteuropäische Zeit) anzunehmen haben.

Die Zeiten dieser 3 Zonen weichen unter sich um je eine bezw. zwei volle Stunden ab. Der Zeitunterschied der II. Zone (Mitteleuropäische Zeit) gegen die bisher für Preussen gültige Berliner Zeit beträgt 6 Minuten, so dass bei Aufstellung der graphischen Fahrpläne 6 Minuten von der Mitteleuropäischen Zeit in Abzug zu bringen waren um Berliner Zeit zu erhalten, während die Münchener Zeit 14 Minuten, die Stuttgarter 23 Minuten, die Ludwigshafener und Karlsruher Zeit rund 26 Minuten von der Mitteleuropäischen Zeit (der Zeit des 15. Meridians) abweicht. Bis zur Einführung dieser Zonenzeiten waren den Dienstfahrplänen der Vereinsbahnen folgende verschiedene Ortszeiten zu Grunde gelegt:

1. In Deutschland (mit Ausnahme von Baden, Bayern und Württemberg) einschl. Elsass-Lothringen: die Ortszeit von Berlin (welche auch für die Reichstelegraphie in ganz Deutschland ausnahmslos maassgebend ist), während in den Fahrplänen für das Publikum die Ortszeit jeder einzelnen Station angegeben war,

*) Siehe den Antrag der Direktion der Ungarischen Staatsbahn und die Beschlüsse des Sonderausschusses des Vereins im Jahrg. 1890 d. Ztg. Nr. 8 S. 80, sodann die Beschlüsse der Dresdener Generalversammlung in Nr. 67 S. 663 und 664, sowie die Erklärung der Vereinsverwaltungen zu diesen Beschlüssen in Nr. 88 S. 854, wonach der zu Nr. XIV der Tagesordnung unter Nr. 3 gefasste Beschluss noch nachträglich gefallen ist.

2. In Bayern:
   a) in dem Gebiet östlich des Rhein die Ortszeit von München,
   b) in der Bayerischen Pfalz die Ortszeit von Ludwigshafen,
3. in Württemberg . . . . . „ „ „ Stuttgart,
4. „ Baden . . . . . „ „ „ Karlsruhe,
5. „ Oesterreich . . . . . „ „ „ Prag,
6. „ Ungarn und Galizien . . „ „ „ Budapest,
7. „ Rumänien . . . . . „ „ „ Bukarest,
8. auf der Warschau-Wiener Bahn . . . . . „ „ „ Petersburg,
9. in Belgien . . . . . „ „ „ Brüssel,
10. „ den Niederlanden . . . „ „ „ Amsterdam.

Die Abweichung dieser letzterwähnten Ortszeiten gegen Greenwicher beträgt und zwar die Brüsseler + 17 Minuten, die Amsterdamer + 20 Minuten, während die Abweichung der Prager gegen die Mitteleuropäische Zeit + 2 Minuten, die der Budapester + 16 Minuten beträgt und die Bukarester rund — 16 Minuten, sowie die Petersburger + 1 Minute gegen die Zeit des 30. Meridians abweicht.

Die Preussischen Staatsbahnen und die übrigen Norddeutschen Eisenbahnen waren in der Lage, dem Vereinsbeschlusse entsprechend mit dem 1. Juni d. J. die Mitteleuropäische Zeit [schriftlich und telegraphisch abgekürzt M. E. Z. *)] für ihren inneren Dienst einzuführen. Die Dienstfahrpläne für den Sommerfahrplan wurden unter Anwendung dieser Zeit aufgestellt und werden vom genannten Tage ab alle dienstlichen Zeitangaben, welche bisher in Berliner Zeit gemacht wurden, in M. E. Z. gemacht. Im Direktionsbezirk Bromberg z. B. gestalteten sich die eingeführten Zeitänderungen folgendermaassen: Die M. E. Z. entspricht in diesem Bezirk der Ortszeit der Stationen Vietz, Döllens-Radung, Carolinenhorst und Seefeld. Die genannten Orte haben infolge dessen seit 1. Juni d. J. keinen Unterschied mehr zwischen Orts- und Dienstzeit, während sich dieser Unterschied auf allen Stationen östlich dieser Orte gegenüber der bisher für den inneren Eisenbahndienst geltenden Berliner Zeit durchweg um 6 Minuten ermässigte, westlich von denselben aber mit dem Minuszeichen (—) erscheint. Während die nach Ortszeit wie bisher gestellten Bahnsteiguhren z. B. in Berlin 11.54 V., in Vietz 12.00, in Bromberg 12.12 Nachm., in Königsberg 12.22 Nachm. unverändert blieben, wurden die Dienstuhren im ganzen Bezirk vor Beginn des Dienstes am 1. Juni d. J. um 6 Minuten vorgerückt. Die Aushangfahrpläne wurden dagegen wie bisher in Ortszeit aufgestellt und alle Zeitangaben im Verkehr mit den Reisenden oder anderen Behörden usw. ebenfalls in Ortszeit angegeben.

Infolge Verfügung der staatlichen Aufsichtsbehörden waren die übrigen dem Verein angehörenden Bahnverwaltungen nicht in der Lage, bereits am 1. Juni d. J. die einheitliche Stunden-Zonenzeit für ihren inneren Eisenbahndienst einzuführen.

In Oesterreich-Ungarn, wo die Prager bezw. Budapester Zeit als Einheitszeit für Eisenbahn, Telegraphie und das ganze bürgerliche Leben Geltung hatten, wurde die Ausführung des Vereinsbeschlusses erst zum 1. Oktober d. J. gestattet. Von diesem Tage ab, also mit Beginn der diesjährigen Winterfahrplan-Ordnung, wird aber die M. E. Z. seitens der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen, was als ein entschiedener Fortschritt in betreff Einführung einer einheitlichen Zeit anzusehen ist, nicht nur für den inneren, sondern auch für den äusseren Eisenbahndienst (im Verkehr mit dem Publikum) eingeführt und kommt ebenso auch für den Post- und Telegraphenverkehr Oesterreich-Ungarns diese Zeit vom 1. Oktober ab zur Anwendung.

Bemerken wollen wir noch, dass an demselben Tage, am 1. Oktober d. J., die einheitliche (Mitteleuropäische) Zeit auch für den inneren Eisenbahndienst der Luxemburgischen Prinz Heinrichbahn eingeführt wird.

Desgleichen kommt auf den Rumänischen Eisenbahnen (nach erfolgter Genehmigung des Rumänischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten) sowie auf den anschliessenden dem Vereine nicht angehörigen Serbischen und Bulgarischen Staatsbahnen, wie auch auf den Orientalischen Eisenbahnen die einheitliche Eisenbahnzeit mit dem morgenden Tage (1. Oktober) zur Einführung. Und zwar kommt auf den Linien der Rumänischen und Bulgarischen Staatsbahnen und auf der Linie Bellova-Konstantinopel die um +1 Stunde von der Mitteleuropäischen Zeit abweichende Osteuropäische (Balkan-) Zeit zur Anwendung, welche Zeit die Warschau-Wiener Eisenbahn bereits seit 1. August d. J. für ihren inneren Dienst einführte, während auf den Serbischen Staatsbahnen und auf der Linie Zibeftche-Salonichi der Orientalischen Eisenbahnen die M. E.. Z. Geltung erhalten hat.

Dieselben Schwierigkeiten, betreffend Einführung der M. E. Z. für den inneren Eisenbahndienst wie in Oesterreich-Ungarn, machten sich in den Süddeutschen Staaten geltend, wo sowohl für den inneren und äusseren Eisenbahndienst, wie für den allgemeinen bürgerlichen Verkehr die Ortszeit von Karlsruhe (für Baden), von Stuttgart (für Württemberg) und von München (für Bayern östlich des Rhein) bezw. Ludwigshafen (für die Bayerische Pfalz) Geltung hatte.

Nach Entschliessung der Bayerischen, Württembergischen und Badischen Regierungen wird nun die einheitliche Eisenbahnzeit (M. E. Z.) vom 1. April 1892 ab und zwar auch hier sowohl für den inneren als für den äusseren Eisenbahn- und Telegraphendienst statt der Ortszeit zur Anwendung gebracht.

Die Niederländischen Eisenbahnen (Niederländische Staatsbahnen, Holländische Eisenbahn, Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn), bei welchen für den inneren wie äusseren Dienst die Amsterdamer Zeit Geltung hat, und welche die Einführung der Mitteleuropäischen Zonenzeit nicht nur für den inneren Dienst, sondern auch für das Publikum (durch Aufnahme dieser Zeit in die für dasselbe bestimmten Fahrpläne und Stellung der Stationsuhren nach dieser Zeit) zum 1. Juni 1892 beabsichtigen, haben die nöthige Gestattung des Niederländischen Verkehrsministers hierzu noch nicht erlangt.

Aus demselben Grunde haben die dem Vereine angehörigen Belgischen Eisenbahnen Grand Central Belge und Lüttich-Mastricht die Zonenzeit für den inneren Eisenbahndienst ihrer Niederländischen Strecken noch nicht einführen können; erstere Verwaltung hat aber, um so weit als möglich dem Vereinsbeschluss zu entsprechen, ihre Dienstfahrpläne für ihre auf Deutschem Gebiet liegenden Linien nach dieser Zeit geregelt. — Die Belgische Chimaybahn hat seit dem 1. August d. J. an Stelle der Brüsseler die M. E. Z. für den inneren Eisenbahndienst eingeführt.

Der Antrag, welchen seiner Zeit die Direktion der Ungarischen Staatseisenbahnen auf Einführung einer einheitlichen Eisenbahnzeit im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen stellte, war nicht nur auf die Einführung derselben im inneren Dienst der Eisenbahnverwaltungen, sondern auch im Verkehre mit dem Publikum, insbesondere in den zur Veröffentlichung gelangenden Fahrplänen, gerichtet und lässt es sich nicht verkennen, dass durch die beschränkte Einführung dieser einheitlichen Zeit nur für den inneren Eisenbahndienst, während für den äusseren Dienst die Ortszeiten in Geltung bleiben, die Nachtheile, welche das Nebeneinanderbestehen mehrerer Zeitrechnungen für das Verkehrswesen im Gefolge haben, nur zu einem kleinen Theil beseitigt erscheinen. *)

---

*) Wir werden diese Abkürzung nachstehend durchweg anwenden.

*) Man vergleiche Nr. 74 S. 741 fg. Jahrg. 1889 d. Ztg.

Jeder, welcher sich für Einführung einer einheitlichen Zeit erwärmt hat, wird deshalb das Vorgehen der Oesterreichisch-Ungarischen und Süddeutschen Bahnverwaltungen bezüglich dieser Einführung auch im äusseren Eisenbahndienst mit Freude begrüssen und hoffen wir, dass die Zeit nicht fern ist, wo die M. E. Z. auch auf den Norddeutschen Eisenbahnen zur allgemeinen Einführung gelangt. Darf man doch annehmen, dass, nachdem die Süddeutschen Verwaltungen mit der Einführung der M. E. Z. auch im äusseren Eisenbahndienste vorgegangen sind, die Bedenken, welche die zuständigen Reichsbehörden gegen diese Einführung hatten[1]), inzwischen gefallen sind.

Einen vollkommen befriedigenden Abschluss wird die Einführung der Einheitszeit freilich dann erst finden, wenn, wie solches der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen empfohlen hat, die Einheitszeit auch für das gesammte bürgerliche Leben in Deutschland wie in Oesterreich-Ungarn und in den übrigen Ländern Europas eingeführt wird, da erst dann der bedenkliche Zustand der doppelten Zeitrechnung im Eisenbahnverkehr gehoben wird.[2])

Dr. K.

[1]) Siehe Nr. 8 S. 82 Jahrg. 1890 d. Ztg. [2]) Siehe den Aufsatz in Nr. 23 S. 219 fg. d. Ztg.

Die Eisenbahnen bei einer Mobilmachung der neutralen Staaten.

So widersinnig es auch erscheinen mag, dass sich Staaten, denen durch die Europäischen Grossmächte auf ewig die Neutralität ihres Gebietes gewährleistet ist, überhaupt mit dem Gedanken einer Mobilmachung beschäftigen, so wenig kann sich jemand, der den gegenwärtigen politischen Beziehungen der Europäischen Mächte zu einander Aufmerksamkeit schenkt, darüber täuschen, dass ein zwischen zwei Mächten ausbrechender Krieg auf diese beiden beschränkt bleiben wird. Aller Voraussicht nach wird alsdann ein allgemeiner Europäischer Krieg entbrennen und keine Macht vorhanden sein, die das Gewicht ihrer Feindschaft für die Aufrechterhaltung der verbürgten Neutralität jener Staaten in die Waagschale werfen könnte. Die Regierungen dieser Staaten, namentlich von Belgien und der Schweiz, die am meisten bedroht erscheinen, haben wohl eingesehen, dass sie nur dann auf unbedingte Beachtung ihrer Neutralität rechnen können, wenn sie jener kriegführenden Macht, die zur Verletzung der Neutralität Lust verspüren sollte, einen erheblichen Widerstand entgegenzusetzen vermögen. Es ist hier nicht der Ort, im allgemeinen auf die zu diesem Zweck getroffenen Maassnahmen einzugehen, sondern es soll nur die Aufgabe, die den Eisenbahnen in diesem Falle zugewiesen ist, beleuchtet werden. In Belgien ist diese Aufgabe durch Königlichen Erlass vom 13. April 1887, betreffend Einrichtung des Eisenbahn-Verkehrs-, Post- und Telegraphendienstes bei der Feldarmee, in der Schweiz auf Grund des Gesetzes über die Militäreinrichtungen vom 13. November 1874, durch Erlass des Bundesraths vom 8. März 1887, betreffend den Aushebungsdienst, den Nachschubdienst und den Eisenbahndienst in Kriegszeiten, bestimmt.

I. Belgien.

In Friedenszeiten ist für die Bearbeitung aller Fragen, welche auf die militärische Ausnutzung der öffentlichen Wege im allgemeinen und auf die Ordnung der Militärsendungen auf den Eisenbahnen im besondern Bezug haben, ein ständiger gemischter Ausschuss eingesetzt, der den Namen „Civil- und Militär-Verkehrsausschuss“ (commission civile et militaire des transports) führt. Dieser Ausschuss besteht aus dem Chef des Generalstabes der Armee als Vorsitzendem, dem Abtheilungsdirektor der im Bau befindlichen Eisenbahnen, dem Betriebsdirektor der Staatsbahnen, dem Oberingenieur für Zugförderungs- und Werkstättendienst und dem mit der militärischen Einrichtung der Mobilmachungszüge betrauten Büreauvorsteher des Eisenbahndepartements als bürgerlichen Mitgliedern, ferner aus einem Vertreter der Oberleitung des Generalstabes, dem Direktor der militärischen Unternehmungen im Kriegsdepartement, einem Vertreter der Generalinspektion des Geniewesens, dem Unterdirektor der militärischen Unternehmungen im Kriegsdepartement und endlich dem als Schriftführer waltenden Vorsteher des Mobilmachungsbüreaus im Kriegsdepartement als militärischen Mitgliedern. Der Civil- und Militär-Verkehrsausschuss wird vom Kriegsminister, so oft er es für erforderlich erachtet, berufen. Seiner Begutachtung unterliegen alle Entwürfe für neue Landstrassen, für Haupt- und Nebenbahnen, für Brückenanlagen, für Eröffnung von Schiffahrtskanälen oder für Aenderungen an Flussläufen usw.; er prüft deren allgemeine Richtungslinie und macht etwaige für die Landesvertheidigung erspriessliche Vorschläge. Innerhalb 8 Tagen hat der Ausschuss mitzutheilen, ob den Entwürfen Folge gegeben werden kann, oder ob sie für die Landesvertheidigung von Interesse sind und daher gemäss dem Erlass vom 31. August 1805 vom Generalinspektor des Geniewesens im einzelnen geprüft werden müssen; im letzteren Falle werden ihm auf Verlangen die Pläne der neuen Linie, der Kunstbauten und zutreffendenfalls das Bedingnissheft zur Kenntnissnahme vorgelegt. Ferner ist dem Ausschuss das Bedingnissheft zur Prüfung zu unterbreiten, wenn einer Gesellschaft die Konzession zum Betriebe einer Linie oder eines Eisenbahnnetzes oder auch die Erneuerung einer abgelaufenen Konzession bewilligt werden soll.

Für die Mobilmachung werden alle Eisenbahnsendungen bereits in Friedenszeiten vorbereitet. Ein gedrucktes Heft gibt gemäss den Beschlüssen des gemischten Mobilmachungsausschusses von 1876 die Bildung der Züge und ihre Fahrpläne an; etwaige Aenderungen dieses Heftes erfolgen im Einvernehmen zwischen dem Eisenbahn- und dem Kriegsdepartement durch einen Unterausschuss, der sich aus dem Betriebsdirektor der Staatsbahnen, dem mit der Einrichtung der Mobilmachungszüge betrauten Büreauvorsteher des Eisenbahndepartements, dem Direktor sowie dem Unterdirektor der militärischen Unternehmungen im Kriegsdepartement und aus dem Vorsteher des Mobilmachungsbüreaus im Kriegsdepartement zusammensetzt. Sobald die Mobilmachung bevorzustehen scheint, lässt der Unterausschuss den Druck der Hefte mit den Fahrplänen der Mobilmachungszüge vollenden und diese Hefte an die Betheiligten vertheilen. Die Mobilmachungszüge werden nach Art. 7 der Truppenbeförderungs-Ordnung (règlement sur le transport des troupes) stets als dringlich behandelt; der im Militär-Fahrplanbuch angegebene Gang der Züge, die zur Beförderung der einberufenen Landwehrleute (miliciens) sowie zur Zusammenziehung der Besatzungen erforderlich sind, darf durch den Dienst der öffentlichen Züge weder abgeändert noch sonst behindert werden, sondern dieser letztere Dienst ist behufs Sicherstellung der Regelmässigkeit der Militärsendungen nöthigenfalls zu unterbrechen. Am ersten Mobilmachungstage begibt sich der „Eisenbahndirektor bei der Feldarmee“, von dem gleich die Rede sein wird, zum Kriegsminister, um seine Anweisungen in Empfang zu nehmen.

Für den Eisenbahndienst beim Feldheere wird von der Eisenbahnverwaltung ein Oberbeamter abgeordnet, der unter dem Titel „Eisenbahndirektor beim Feldheere“ (directeur des chemins de fer à l'armée en campagne) vom zweiten Mobilmachungstage ab dem grossen Hauptquartiere angehört und unter dem unmittelbaren Befehle des Oberbefehlshabers des Heeres steht. Seine Aufgabe besteht darin, für alle Truppentheile des Feldheeres 1. die mit der Eisenbahn auszuführenden Truppenbewegungen, 2. den Gang der mit Lebensmitteln, Kriegsbedarf usw. für das Feldheer beladenen Züge, und 3. die etwaige Einrichtung der Krankenzüge für die Zurückschaffung der Verwundeten zu sichern. Für die Ausführung seiner Aufgabe hat der Feld-Eisenbahndirektor die ausgedehntesten Vollmachten bezüglich der Beamten und der Betriebsmittel der Staats- und Privatbahnen. Alle Sendungen für das Feldheer sind gemäss Art. 6 und 7 der Truppenbeförderungs-Ordnung als dringlich zu behandeln; nöthigenfalls kann der Feld-Eisenbahndirektor die Einstellung des Dienstes der öffentlichen Züge anordnen. Er steht mit dem Eisenbahnminister und mit dem Oberbefehlshaber des Heeres in Schriftwechsel und hat unter seinem Befehl 1 Bahnerhaltungs-Ingenieur, 1 Ingenieur für Zugförderungs- und Werkstättendienst, 1 Betriebsinspektor, 1 Büreauvorsteher und 3 Büreaubeamte. Die Privatbahnen können gegen die Benutzung ihrer Linien und Betriebsmittel keinen Einspruch erheben; nöthigenfalls tritt die Militärbehörde an die Stelle dieser Gesellschaften und betreibt selbst die für sie

nothwendigen Linien. Alsdann treten die hierzu erforderlichen Beamten unter die Befehle des Feld-Eisenbahndirektors.

Die Eisenbahnbewegungen der nicht zum Feldheere gehörigen Truppen, sowie die Sendungen, welche zur Versorgung der Festungen mit Kriegsbedarf erforderlich sind, werden auf Verlangen des Kriegsministers gleichfalls durch den Feld-Eisenbahndirektor geregelt; indessen können dringende Sendungen auch durch die Landwehrbezirks-Behörde, die sich dann nach Art. 6 der Eisenbahnbetriebs-Ordnung (règlement sur le transport par chemins de fer) zu richten hat, angeordnet werden.

II. Schweiz.

Sobald das gesammte Heer oder mehrere Abtheilungen auf Kriegsfuss gesetzt werden, um entweder die Ordnung im Innern aufrecht zu erhalten oder das Land gegen auswärtige Feinde zu vertheidigen, werden behufs Sicherung der Verbindungen des Feldheeres mit dem Innern des Landes, behufs allgemeiner Versorgung des Feldheeres mit Kriegsbedarf und behufs Verwendung aller denkbaren Kriegsquellen der Aushebungs-, der Nachschub- und der Eisenbahndienst eingerichtet. Ob und wann die Eisenbahnen und Dampfschiffe auf Kriegsfuss zu setzen sind, hängt vom Oberbefehlshaber des Heeres ab; die Ausführung liegt dem Leiter des Verkehrswesens (chef du service des transports) unter Beihilfe des Betriebsoberleiters (chef d'exploitation principal), des Leiters des technischen Dienstes (chef du service technique) und der 6 Betriebsgruppenleiter (chef de groupes d'exploitation) ob.

Wenn möglich wird der Oberbefehlshaber des Nachschubdienstes (commandant en chef des étapes) zugleich zum Leiter des Verkehrswesens ernannt, weil ihm zur Heranschaffung des Kriegsbedarfs und zur Zurückschaffung der Verwundeten ein ausgedehntes Verfügungsrecht über die Eisenbahnen und Dampfschiffe zustehen muss. Ist aber die Vereinigung beider Aemter in einer Person nicht angängig, so ist der Leiter des Verkehrswesens dem Oberbefehlshaber des Nachschubdienstes dienstlich untergeordnet, steht mit diesem im ständigen Verkehr und hat wie er seinen Sitz im Hauptquartier des Heeres. Der Leiter des Verkehrswesens leitet den Betrieb der Eisenbahnen und Dampfschiffe nach Maassgabe der Verordnungen über die Militärsendungen; wenn diese Verordnungen nicht genügen, so richtet er sich nach den zur Friedenszeit geltenden Eisenbahnvorschriften, kann diese aber nach Bedürfniss abändern. Im Nothfalle verfügt er über sämmtliche Beamten und die gesammten Betriebsmittel der Schweizerischen Eisenbahnen und Dampfschiffe, soweit er es für die Ausführung der vom Oberbefehlshaber des Heeres erhaltenen Anweisungen für angemessen hält. Wird eine Eisenbahngruppe stark in Mitleidenschaft gezogen, so kann er auf dem Netz dieser Gruppe zeitweilig die Beamten und Betriebsmittel einer andern Eisenbahn- oder Dampfschiffsgesellschaft benutzen. Ohne Gründe angeben zu müssen, kann er während der Zeit, wo die Verkehrsanstalten auf Kriegsfuss gesetzt sind, jeden Eisenbahn- oder Dampfschiffsbeamten versetzen oder vom Amte entheben. Nach Einvernehmen mit dem Oberbefehlshaber des Nachschubdienstes bezeichnet er die Eisenbahn- und Dampfschiffslinien, auf denen der gewöhnliche Dienst beibehalten werden kann. Wenn es nothwendig wird, ordnet er die Zusammenziehung eines Theiles der Fahrbetriebsmittel und der Kohlenvorräthe auf gewissen Linien und Punkten, sowie die Räumung der bedrohten Linien und Niederlagen an. Dem Leiter des technischen Dienstes gibt er nach den Anweisungen des Oberbefehlshabers des Heeres Auftrag zur Herstellung und Unterhaltung von Linien; dem Generalstabschef erstattet er täglich Bericht.

Der Betriebsoberleiter ist der Vertreter des Leiters des Verkehrswesens und führt dessen Anweisungen auf dem gesammten Eisenbahn- und Dampfschiffsnetz aus. Je nach den Umständen wird dieses Amt mit demjenigen des Befehlshabers der Haupt-Nachschubstation (commandant de l'étape centrale) in einer Person vereinigt; wenn das nicht angängig ist, so haben wenigstens beide Beamten ihren Sitz an demselben Orte und stehen im direkten Verkehr mit einander. Dem Betriebsoberleiter unterstehen unmittelbar 1. das Betriebsbüreau für Fahrpläne und Personalangelegenheiten, 2. das Centralbüreau und die Vertheilungsbüreaus für die Fahrbetriebsmittel, und 3. das Büreau für die Verkehrsabrechnungen und das sonstige Rechnungswesen. An den Verkehrsabrechnungen und überhaupt am ganzen Rechnungswesen der Eisenbahn- und Dampfschiffsgesellschaften wird nichts geändert. Der Betriebsoberleiter stellt die gewöhnlichen Fahrpläne für die auf Kriegsfuss gesetzten Eisenbahn- und Dampfschifffahrtslinien auf und entscheidet, in welchem Umfange der Privatverkehr aufrecht erhalten werden kann. Für umfangreiche Eisenbahn- oder Dampfschiffssendungen erhält er vom Leiter des Verkehrswesens oder vom Oberbefehlshaber des Nachschubdienstes Uebersichten über die Richtung und Art der Sendungen; hiernach stellt er die graphischen Fahrpläne auf, erlässt die Beförderungsverfügungen, sorgt für die Wagenvertheilung usw. und übergibt diese Papiere den betheiligten Betriebsgruppenleitern zur Ausführung. Dem Leiter des Verkehrswesens erstattet er täglich Bericht über den Gang des Dienstes, den Verkehr und Aufenthalt der Fahrbetriebsmittel usw.

Der Leiter des technischen Dienstes ist dem Leiter des Verkehrswesens unmittelbar untergeordnet und leitet alle den Bau und die Unterhaltung der Linien betreffenden Arbeiten, wozu ihm die gewünschte Zahl von Genietruppen und Eisenbahnarbeitern zur Verfügung gestellt wird. Bei der Zerstörung von Kunstbauten an Eisenbahnanlagen hat er sich nach den vom Oberbefehlshaber des Heeres oder vom Befehlshaber des Geniewesens gegebenen Weisungen zu richten. Wenn die dem Personal des technischen Dienstes übertragenen Arbeiten seine Anwesenheit nicht anderweitig erfordern, bleibt dieses Personal beim Hauptquartier oder an dem Ort, wo sich etwa der Leiter des Verkehrswesens aufhalten sollte.

Den Betriebsgruppenleitern ist je eine der sechs Gruppen, in die das Schweizerische Eisenbahnnetz eingetheilt ist, unterstellt. Die erste Gruppe mit dem Sitze in Lausanne oder nöthigenfalls in Freiburg umfasst die Linien der Westschweizerischen und Simplonbahn, die Theilstrecke der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn von Genf bis zur Schweizerisch-Französischen Grenze, die Jura-Neuchateller Bahn, die Linien Lausanne-Echallens, Lausanne-Ouchy und Territet-Glyon, sowie die Dampfschifffahrt auf dem Genfer, dem Neuchateller und dem Murtener See. Die zweite Gruppe mit dem Sitze in Bern umfasst die Jura-Bern-Luzern Bahn, die Bödelibahn, die Brünigbahn, die Linie Tavannes-Tramelan sowie die Dampfschifffahrt auf dem Bieler, dem Thuner und dem Brienzer See. Die dritte Gruppe mit dem Sitze in Olten oder nöthigenfalls in Luzern umfasst die Centralbahn, die Theilstrecken der Badischen und Elsass-Lothringischen Eisenbahn auf Baseler Gebiet, die Emmenthalbahn, die Waldenburger Bahn, die Aargauisch-Luzernische Seethalbahn, sowie die Dampfschifffahrt auf dem Vierwaldstätter und dem Zuger See. Die vierte Gruppe mit dem Sitze in Luzern umfasst die Gotthardbahn, die Linien Vitznau-Rigi und Arth-Rigi sowie die Dampfschifffahrt auf dem Luganer See und dem Lago maggiore. Die fünfte Gruppe mit dem Sitz in Zürich umfasst die Nordostbahn, die Theilstrecke der Badischen Bahn auf Schaffhauser Gebiet, die Uetlibergbahn, die Linie Wädensweil-Einsiedeln, sowie die Dampfschifffahrt auf dem Züricher See, dem Bodensee und dem Rhein. Endlich die sechste Gruppe mit dem Sitze in St. Gallen, nöthigenfalls in Sargans oder Rapperswyl umfasst die Vereinigten Schweizerbahnen, die Tössthalbahn, die Appenzeller Bahnen und die Linie Rorschach-Heiden. Die 6 Betriebsgruppenleiter sind dem Betriebsoberleiter unmittelbar unterstellt und leiten den Dienst ihrer Gruppe mit Hilfe der schon in Friedenszeiten auf diesen Linien vorhandenen Beamten und Betriebsmittel. Besonders besteht ihre Aufgabe darin, auf den Linien ihrer Gruppe die vorgeschriebenen Militärsendungen nach den vom Betriebsoberleiter festgesetzten Fahrplänen und Beförderungsbestimmungen auszuführen, wobei sie nur dann von diesen Vorschriften abgehen dürfen, wenn es die Sicherheit des Verkehrs erheischt oder wenn vom Kriegsdepartement ein Sonderzug verlangt wird; ihre fernere Aufgabe ist es, die Hindernisse, welche den regelmässigen Gang des Betriebes beeinträchtigen könnten, zu beseitigen und Maassnahmen zur Vermeidung jeder Unterbrechung zu treffen, die Ausbesserung der Fahrbetriebsmittel und die innere Einrichtung der Wagen für Krankenzüge anzuordnen, die vom Leiter des Verkehrswesens oder vom Betriebsoberleiter für die Zusammenziehung der Fahrbetriebsmittel oder für die Räumung gewisser Linien getroffenen Maassnahmen auszuführen, jede zeitweilige oder endgültige Verkehrseinstellung, die Fahrplanänderungen und die Beschränkungen des Güterverkehrs amtlich bekannt zu machen und endlich die Herstellung unbedingt nothwendiger Ladebühnen und Schuppen vorzuschreiben. **Kr.**

Die neue Wannseebahn Berlin-Potsdam

wird am 1. Oktober d. J. dem Verkehr übergeben und damit ein Werk seinen Abschluss finden, dessen Ausführung mit ganz ungewöhnlichen Schwierigkeiten verknüpft war. Auf der Südwestseite des Potsdamer Bahnhofs an der Ausfahrt nach der Linkstrasse erhebt sich der neue Wannseebahnhof, mit dem auf der Südostseite errichteten, seit dem 1. April d. J. bereits eröffneten Bahnhof der Ringbahn durch einen geräumigen Tunnel verbunden. Der Verkehr auf der alten Bahn, der Hauptbahn, wickelt sich auf den mittleren, zwischen Ring- und Wannseebahn gelegenen Geleisen ab; die Züge dieser Hauptbahn — die Fernzüge und die durchgehenden Züge Berlin-Potsdam — werden wie bisher in der grossen Halle abgefertigt. So sind drei thatsächlich getrennte Bahnlinien gewonnen, auf deren jeder der Betrieb unabhängig von demjenigen auf den andern beiden Linien geführt wird. Die Stationen der neuen Vorort- oder Wannseebahn heissen: Berlin (Wannseebahnhof), Gross-Görschenstrasse, Friedenau, Steglitz, Lichterfelde, Zehlendorf, Schlachtensee, Wannsee, Neubabelsberg, Neuendorf und Potsdam. Der Bahnhof Gross-Görschenstrasse tritt an die Stelle des bisherigen Bahnhofs Schöneberg, ist jedoch mit der schräg gegenüberliegenden Station Schöneberg der Ringbahn durch einen Tunnel verbunden. An den Schaltern des Bahnhofs Gross-Görschenstrasse werden auch Fahrkarten für die Ringbahn und umgekehrt auf der Station Schöneberg auch solche für die Wannseebahn ausgegeben, so dass sowohl Ringbahn wie Wannseebahn von dem anstossenden Theile des Westens Berlins und von Schöneberg aus für die Folge erheblich bequemer zugänglich sein werden als bisher.

Ueber die bauliche Anlage der neuen Bahnen enthält die neueste Nummer des „Centralblattes der Bauverwaltung" eingehende, durch einen Uebersichtsplan erläuterte Mittheilungen. Der ungewöhnliche Umfang der Bauarbeiten, welche ohne Störung des starken Betriebes der Potsdamer Bahn (täglich mindestens 140 Züge) in den letzten $2^1/_2$ Jahren bewältigt werden musste, geht aus einer Zusammenstellung hervor, der zufolge 11 Wegeunterführungen unter 57 Geleisen, 7 Ueberführungen über 29 Geleisen und 9 Tunnel unter 56 Geleisen herzustellen waren. Ausserdem erhielten die Yorkstrasse in Berlin 4 grosse Ueberbrückungen, der Landwehrkanal nebst Uferstrassen 2 geräuschlose Brücken von je 100 m Länge, während für die Ringbahn im Anschluss an deren Bahnhof in Berlin ein 900 m langer Viadukt erbaut werden musste, der 87 Bögen und 3 Wegeunterführungen umfasst. Um alle diese Brückenunterführungen, Tunnel usw. unter ihren 113 Geleisen herzustellen, mussten allein die Hauptgeleise der Potsdamer Bahn 95 Mal bergmännisch abgestützt und unterfangen und 6 grössere Hilfsbrücken in Holz erbaut werden, die dann später durch eiserne Brücken ersetzt wurden. Hierzu traten noch die schon erwähnten Bahnhofsgebäude, ein Lokomotivschuppen und eine Reparaturwerkstatt auf Bahnhof Berlin, die Anlage der Bahnsteige nebst Hallen u. a. m. Berücksichtigt man, dass alle diese Arbeiten fast ausnahmlos sozusagen unter den Rädern des Betriebes und zu einem grossen Theile unter Zuhilfenahme der Nachtstunden bewältigt werden mussten, so wird man dem genannten Fachblatte zustimmen müssen, wenn es die Bauausführung als eine hervorragende Leistung der Eisenbahntechnik bezeichnet. Für die Umsicht, mit der die Arbeiten geleitet werden, spricht es, dass, abgesehen von einigen bei jedem grösseren Bau vorkommenden Verletzungen, bis jetzt keinerlei schwere Unfälle zu beklagen sind. Möge das Glück den Bauleuten auch noch die nächste Zeit gleich hold sein!

Um beim Betriebe der Wannseebahn ein möglichst bequemes Aus- und Einsteigen der Fahrgäste zu ermöglichen, sind die Bahnsteige hoch gestaltet, und zwar liegen sie $^3/_4$ m über den Schienen. Diese Form der Bahnsteige ist durch zahlreiche und eingehende Versuche als die zweckmässigste festgestellt. Ein besonderer Vorzug der hohen Bahnsteige liegt auch darin, dass man von ihnen aus das Innere der Wagen vollständig übersehen und leere Abtheilplätze gleich bei der Einfahrt der Züge aufsuchen kann. Die Abtheilthüren sollen wie auf der Berliner Stadtbahn von innen und von aussen mit Klinken zum Selbstöffnen versehen werden.

Der Betrieb auf der Wannseebahn wird im allgemeinen nach dem Muster des Stadtbahnbetriebes eingerichtet. Die Züge folgen sich in bestimmten Zeitabständen, eine Einrichtung, bei der die Zugfolge sich im Bedarfsfalle ganz bedeutend, z. B. bis auf 5 Minuten steigern lässt. Einstweilen wird im regelmässigen Betriebe ein 20 Minutenverkehr eingerichtet, der auf der Strecke Berlin-Zehlendorf zu denjenigen Tageszeiten, an denen der Zudrang erfahrungsgemäss besonders stark ist, zu einem 10 Minutenverkehr verdichtet wird. Der erste Zug von Berlin fährt $5.\underline{00}$ früh, dann folgen die Züge $5.\underline{20}$, $5.\underline{40}$ und so weiter alle 20 Minuten bis $11.\underline{00}$ Abends; die letzten Züge fahren $11.\underline{40}$, $12.\underline{20}$ und $1.\underline{00}$ Nachts. Dazwischen tritt der 10 Minutenverkehr ein in der Zeit 6.00—8.00 Vormittags, 12.20—2.20 und 4.40—6.$\underline{40}$ Nachmittags. Die um 40 Minuten nach jeder vollen Stunde von Berlin abgehenden Züge gehen sämmtlich bis Potsdam. In umgekehrter Richtung, von Zehlendorf nach Berlin, fahren die Züge früh $5.\underline{11}$, $5.\underline{31}$, $5.\underline{51}$ und so weiter alle 20 Minuten bis Abends $11.\underline{31}$; die letzten Züge fahren $12.\underline{11}$, $12.\underline{51}$, $1.\underline{11}$. Dazwischen tritt der 10 Minutenverkehr ab Zehlendorf früh 6.31—8.31, Mittags 12.51—2.51 und Abends 5.11—7.$\underline{11}$. Von Potsdam nach Berlin wird auf der Wannseebahn um 43 Minuten nach jeder vollen Stunde ein Zug abgelassen ($5.\underline{43}$ früh bis $12.\underline{43}$ Nachts.) Alle diese Züge führen nur die II. und III. Klasse. Ausserdem verkehren auf der Hauptbahn Berlin-Potsdam-Werder noch etwa stündlich Züge, die zwischen Berlin und Potsdam nicht anhalten und durchweg die I., II. und III., zum Theil auch noch die IV. Wagenklasse führen.

Aus dem Deutschen Reich.

Preussische Staatsbahnen:

Zeitkarten im Berliner Vorortverkehr.

Es ist vielfach die Erwartung ausgesprochen worden, dass neben der am 1. Oktober d. J. eintretenden erheblichen Ermässigung der allgemeinen Fahrpreise im Berliner Vorortverkehr auch eine Herabsetzung der Tarife für die sogenannten Zeitkarten in diesem Verkehr stattfinden werde. Dem Vernehmen nach wird sich diese Erwartung zunächst nicht verwirklichen, da die Frage der Umgestaltung der Zeitkarten nicht wohl auf den Vorortverkehr von Berlin beschränkt werden kann und die bei der Staatseisenbahnverwaltung gepflogenen Erörterungen wegen einer allgemeinen Reform der Zeitkarten noch nicht zum Abschluss gebracht sind. Eine solche scheint uns auch mehr in der Richtung einer Vereinfachung als einer Ermässigung geboten. Die jetzige Zeitkarteneinrichtung mit der Nothwendigkeit der Bestellung einer Kaution, der polizeilichen Atteste über Familienzugehörigkeit, der Formalitäten, welche mit Ratenzahlungen und mit einer zeitweiligen Nichtbenutzung von Zeitkarten verbunden sind, ist ebenso unbequem für das Publikum wie lästig für die Eisenbahnverwaltung. Die Frage, in welcher Weise zweckmässig eine alle berechtigten Interessen befriedigende Reform auszuführen sein würde, ist indess eine sehr schwierige. Die Erörterung dieser Angelegenheit, in welche, wie gesagt, die Staatseisenbahnverwaltung bereits eingetreten ist, wird daher voraussichtlich längere Zeit in Anspruch nehmen und vor ihrer Entscheidung auch eine Aenderung in den Zeitkarten des Berliner Vorortverkehrs nicht eintreten können. Dass übrigens hierfür ein so dringendes Bedürfniss bestehe, wie vielfach behauptet worden ist, kann nicht ohne weiteres zugegeben werden. Schon die jetzigen Zeitkarten der Preussischen Staatsbahnen gewähren, wie auch im Landtage anerkannt worden, so niedrige Fahrpreise, wie sie kaum an irgend einem Orte der Welt bestehen. In Ungarn und Oesterreich hat man bei Einführung des Zonentarifs die Zeitkarten nicht nur nicht ermässigt, sondern sie sogar für den örtlichen Verkehr ganz aufgehoben. Es ist ferner auch unrichtig, wenn behauptet wird, die neuen Vorortтarife für Einzelreisen kämen nur dem Verkehr von Berlin nach den Vororten zu gute, nicht aber den Bewohnern der Vororte. Zunächst stellt sich nach den neuen Fahrpreisen eine tägliche Hin- und Rückfahrt auf Einzelkarte (Vollkarte) billiger, als eine Monats- und Vierteljahrszeitkarte nach dem allgemeinen Zeitkartentarif der Staatsbahnen. Billiger sind allerdings die Nebenkarten. Dieselben werden aber vielfach von Personen genommen, welche nicht täglich die betreffende Reise ausführen, da bei den bisherigen Preisen der Einzelkarten eine solche Nebenkarte sich auch dann noch billiger stellte, wenn man nur zweimal die Woche zwischen Berlin und dem Vororte reiste. Für solche Reisende wird in Zukunft die Benutzung der Einzelkarten nicht selten billiger sein.

Die Fernbahnsteige der Berliner Stadtbahn

auf den Bahnhöfen Schlesischer Bahnhof, Alexanderplatz, Friedrichstrasse, Zoologischer Garten und Charlottenburg werden ab 1. Oktober dem mit Fahrkarten nicht versehenen Publikum geschlossen. Doch wird es gestattet werden, Bahnsteigkarten zum Preise von 10 ₰ zu lösen. Diese Absperrung ist eine Nothwendigkeit, wir geben zu: eine unangenehme Nothwendigkeit, die aber doch im Ausland längst ertragen wird und

deshalb auch bei uns erträglich sein dürfte. Die Möglichkeit, eine Bahnsteigkarte für 10 ₰ zu lösen, wird übrigens in den meisten jener Fälle Hilfe schaffen, in denen die Begleitung der Reisenden bis zum Wagen eine Nothwendigkeit ist. Die Zahl der Menschen, denen 10 ₰ empfindlich oder gar unerschwinglich sind, wenn ein lieber Verwandter oder Freund sich auf eine weite Reise begibt, der der Begleitung absolut bedarf, ist ja doch wohl nur eine geringe. Vollkommen wird die Absperrung der Bahnsteige allerdings nur dann wirken, wenn die wohlhabenden und reichen Klassen sie erziehlich auch auf sich wirken lassen, wenn also diejenigen, denen es auf 10 ₰ nicht ankommt, sich durch deren Abforderung belehren lassen: „Ihr habt auf dem Bahnsteig nichts zu suchen.“ In dieser Beziehung hoffen wir das beste; so ein kleiner Schutzzoll wirkt in der That selbst auf günstig situirte Leute belehrend und bessernd ein. Viel geschrieben wird ja wiederum in der Angelegenheit werden; glücklicherweise kann alles Schreiben diesmal nichts helfen. Die künftige Gestaltung des Berliner Vorortverkehrs macht die Kontrole der Fahrkarten für diesen Verkehr in den Wagen unmöglich; es muss diese Kontrole vor resp. hinter die Bahnsteige verlegt werden, und dem müssen sich die Stadtbahnstationen für allen Verkehr fügen. Nebenbei bemerkt, regelt sich aller Berliner Vorort- und Stadtbahnverkehr auf diese Weise, also auch der Verkehr der einbezogenen Stationen ausserhalb Berlins. Hoffentlich gibt das eine Schule, in der sich allmählich das ganze Land an die Freihaltung der Bahnsteige von müssigen Gaffern und überflüssigen Begleitern gewöhnt.

Im Interesse der Betriebssicherheit

hat jüngst der Eisenbahnminister die Königlichen Eisenbahndirektionen angewiesen, in geeigneter Weise Vorsorge dafür zu treffen, dass in Zukunft Hilfsbedienstete und Arbeiter, auch wenn sie es im Interesse der Erhöhung ihres Verdienstes wünschen sollten, während ihrer Ruhezeit zu Dienstleistungen nicht herangezogen werden können. Anlässlich der Untersuchung eines Eisenbahnunfalles ergab sich, dass der schuldige Hilfsweichensteller, statt seine Ruhezeit zu benutzen, gegen den Willen des Stationsvorstandes in einem anderen Dienstzweige — bei den Geleisarbeiten — Beschäftigung gesucht und gefunden, sich daher überangestrengt hatte. Von nun an müssen Arbeiter, welche von einer Dienststelle einer andern überwiesen werden, jedesmal durch ihr Arbeitsbuch einen Nachweis über die Dauer der zuletzt geleisteten Arbeit beibringen, ferner hat sich der übernehmende Beamte zu überzeugen, dass der Hilfsbedienstete den ihm zu übertragenden Dienst noch auszuführen vermag, ohne die höchste zulässige tägliche Dienstzeit zu überschreiten.

Rechnungen über Lieferungen usw.

Durch Erlass des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten ist angeordnet worden, dass vom 1. Oktober d. J. ab die von den Lieferanten und Handwerkern aufgestellten Rechnungen über Lieferungen und Leistungen für die Staatseisenbahnverwaltung als kassenmässige Rechnungsbeläge benutzt werden sollen. Infolgedessen haben alle Lieferanten und Handwerker, welche Lieferungen oder Arbeiten, sei es ausservertraglich oder auf Grund von Verträgen, für die Staatseisenbahnverwaltung ausführen, zur Aufstellung ihrer Rechnungen in jedem Falle bestimmte Formulare zu benutzen, welche bei sämmtlichen Stationskassen vorräthig gehalten und zum Herstellungspreise abgegeben werden. Die auftraggebenden Dienststellen werden die Lieferanten und Handwerker über die Einführung des neuen Verfahrens in Kenntniss setzen und wenigstens in der Uebergangszeit und sobald Lieferanten oder Handwerker zum ersten Mal Lieferungen usw. auszuführen haben aufmerksam machen. Bei ausservertraglichen Lieferungen usw. geschieht dies bei Uebersendung der Bestellzettel durch einen entsprechenden Vermerk zu denselben, bei Vertragslieferungen bei Uebersendung des Vertrages. Auch wird dem Beauftragten, soweit dies erforderlich erscheint, von den Dienststellen eine kurze Belehrung über die Erfordernisse der Rechnungsart zugeschickt werden.

Reisegepäck.

Unter Hinweis auf frühere Erlasse, durch welche besondere Sorgfalt bei der Abfertigung und Behandlung des Reisegepäcks zur Pflicht gemacht ist, hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten neuerdings in einem Erlass an die Königlichen Eisenbahndirektionen die Erwartung ausgesprochen, dass in Fällen, in welchen Reisegepäck verschleppt worden und daher an dem Bestimmungsorte dem Reisenden nicht ausgeliefert werden kann, derartige Versehen bei der Gepäckabfertigung im Einzelfalle untersucht und streng verfolgt werden, sowie dass die Dienststellen von neuem angewiesen werden, beim Fehlen von Gepäck nichts zu versäumen, was zur baldigsten Herbeischaffung desselben beitragen kann, und die zur Wiedererlangung fehlender Gepäckstücke einzuleitenden Schritte sofort und auf telegraphischem Wege vorzunehmen.

Staffeltarife.

Dem am 1. d. Mts. eingeführten allgemeinen Ausnahmetarif für Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate ist ausser den in Nr. 70 S. 676 und Nr. 72 S. 695 d. Ztg. genannten Bahnen nachträglich die Ostpreussische Südbahn bezüglich der Stationen Grajewo, Lyck und Prostken beigetreten.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin macht zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen bekannt, dass die Main-Neckarbahn noch nicht, wie früher angegeben war, dem allgemeinen Ausnahmetarif beigetreten ist, da dieselbe die Genehmigung hierzu noch nicht von allen betheiligten Regierungen erhalten hat.

Berlin-Bukarest.

Infolge ungenügender Benutzung werden am 1. November d. J. die direkten Fahrkarten von Berlin nach Bukarest über Bodenbach-Wien-Budapest-Verciorova aufgehoben.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Berlin. Am 1. Oktober d. J. wird die Bahnstrecke Forst-Weisswasser, welche am 1. September d. J. nach Maassgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung für den Güterverkehr in Betrieb genommen worden ist, auch für den Personenverkehr eröffnet werden.

Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Die neu erbaute 9,394 km lange Bahnstrecke Weilerthal-Weiler wird am 1. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Die Haltestelle Thannweiler und die Station Weiler U. E. werden für den Personen- und Güterverkehr und die Haltepunkte St. Moritz und Triembach für den Personenverkehr eingerichtet.

Die neue Strecke ist eine vollspurige Seitenlinie der Bahnstrecke Schlettstadt-Markirch, zweigt von der Station Weilerthal ab und dient als Bahn untergeordneter Bedeutung dem Personen- und Güterverkehr.

Die stärkste Steigung beträgt 1:60 abgesehen von einer kurzen Strecke unterhalb des Bahnhofs Weilerthal, woselbst 1:50 angewendet ist. Die kleinsten Krümmungshalbmesser haben 150 m Länge erhalten. Die Bahn ist der Betriebsdirektion Colmar unterstellt. Siehe auch Bekanntmachung S. 738.

Eröffnungen und Erweiterungen der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Breslau. Am 1. Oktober d. J. wird die zwischen Samter und Wronke belegene Haltestelle Penskowo für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet. Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Sprengstoffen findet auf dieser Haltestelle nicht statt.

An demselben Tage wird die zwischen Jarotschin und Kotlin belegene Haltestelle Witaszyce für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Stück- und Wagenladungsgütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet. Zur Ver- und Entladung von Sprengstoffen ist diese Haltestelle nicht geeignet.

Für den Personenverkehr, welcher durch die in dem vom 1. Oktober d. J. ab gültigen Fahrplane vorgesehenen Züge vermittelt wird, kommen für beide Verkehrsstellen Fahrkarten I.—IV. Wagenklasse zur Ausgabe. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 75 S. 729 d. Ztg.)

Direktionsbezirk Hannover. Die an der Bahnstrecke Minden-Hamm zwischen den Stationen Beckum-Enniger-loh und Ahlen gelegene, bisher nur für den Personenverkehr eingerichtete Haltestelle Vorhelm wird am 1. Oktober d. J. auch für den Eil- und Frachtgutverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet werden.

Direktionsbezirk Köln (linksrh.). Am 1. Oktober d. J. wird der im diesseitigen Bezirke zwischen den Stationen Eller a. d. Mosel und Bullay gelegene, bisher nur dem Personenverkehr dienende Haltepunkt Neef auch für den Eil und Frachtstückgut-Verkehr eröffnet werden, jedoch mit der Beschränkung, dass das Gewicht der einzelnen Güter 150 kg nicht übersteigt.

Aenderung von Stationsnamen.

Direktionsbezirk Altona. Die Bezeichnung der Station Altona-Ottensen ist in Altona abgeändert worden.

Direktionsbezirk Frankfurt a/M. Die an der Bahnstrecke Fulda-Tann belegene Haltestelle Lahrbach führt fortan die Bezeichnung „Habel-Lahrbach“.

Bayerische Staatseisenbahnen.

Der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen ist das nachfolgende Anerkennungsschreiben zugegangen:

„Königlicher Generaldirektion beeile ich mich, für die wirksame Unterstützung und das dienstwillige Entgegenkommen, deren sich die militärische Oberleitung anlässlich der jüngst abgehaltenen Königsmanöver seitens der Königlichen Eisenbahnbehörden aller Grade erfreuen durfte, verbindlichsten Dank auszusprechen. Dieselben haben hiermit nicht unerheblich zu den schönen Erfolgen beigetragen, deren sich die Armee vor den Augen Seiner Königlichen Hoheit des Prinzregenten und Seiner Majestät des Deutschen Kaisers erfreuen durfte, und gebe ich mich der Ueberzeugung hin, dass die hohen Anforderungen, welche die Königlichen Eisenbahnbehörden so glücklich zu bewältigen wussten, denselben auch eine ersprießliche Vorübung waren für den ernsten Fall, in welchem dieselben berufen sein könnten, sich mit vollster Kraft in den Dienst des Heeres zu stellen.

Der Oberleitende: gez. Prinz Leopold,
General der Kavallerie, kommandirender General des I. Armeekorps.“

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Die Erhöhung des Grundkapitals um 2 400 000 ℳ Stamm-Prioritätsaktien ist am 16. d. Mts. in das Handelsregister eingetragen worden, und damit die letzte Förmlichkeit erfüllt, welche der Ausgabe dieser Aktien vorangehen muss.

Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn.

Nach dem Jahresbericht für das Jahr 1890/91 stellt sich die Gesammteinnahme auf 262 388 ℳ gegen 254 668 ℳ im Vorjahre. Das Mehr stammt fast ausschliesslich aus dem Personenverkehr (133 140 ℳ gegen 116 233 ℳ), während der Güterverkehr einen kleinen Ausfall zeigt (113 869 ℳ gegen 119 788 ℳ). Die Betriebsausgaben beziffern sich auf 164 749 ℳ gegen 158 398 ℳ oder 48,88 % gegen 47,74 % im Vorjahre. Von dem Ueberschuss von 97 639 ℳ gegen 96 269 ℳ gehen ab für Eisenbahnsteuer 2 833 ℳ (wie im Vorjahre), für den Bilanz-Reservefonds 4 250 ℳ (wie im Vorjahre). Die Prioritäts-Stammaktien und Stammaktien erhalten wie im Vorjahre je 5 % Dividende, während der Rest von 5 555 ℳ auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Zuführung sämmtlicher nach Berlin bestimmter Privattelegramme an den Reichstelegraphen.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat nach Benehmen mit dem Herrn Staatssekretär des Reichs-Postamtes bestimmt, dass vom 1. Oktober d. J. ab sämmtliche auf den Eisenbahnstationen aufgegebenen, nach Berlin bestimmten Privattelegramme von der Aufgabestation der nächsten geeigneten Reichs-Telegraphenstation zur Weiterbeförderung zugeführt werden.

Halberstadter Strassenbahn.

Die am 14. d. Mts. abgehaltene Generalversammlung der Halberstadter Strassenbahn-Aktiengesellschaft genehmigte die Vertheilung einer Dividende von 3 % gegen 2½ % im Vorjahre. Der Jahresgewinn beträgt unter Berücksichtigung der vom Aufsichtsrathe beschlossenen Abschreibungen in Höhe von 9 718 ℳ noch 6 841 ℳ, wovon 5 % gesetzlich dem Reservefonds mit 338 ℳ zuzuführen und 160 ℳ als persönlicher Gewinnantheil zu zahlen sind, so dass für das Aktienkapital in Höhe von 210 000 ℳ noch 6 300 ℳ und 4 326 ℳ auf neue Rechnung verbleiben. Die Einnahme hat sich um etwa 2 000 ℳ gegen das Vorjahr erhöht. Dieser vermehrten Einnahme stehen aber auch grössere Ausgaben, hauptsächlich bedeutende Wagenreparaturen und sonstige Unkosten, gegenüber.

Naumburger Strassenbahn.

Wie der „Strassenbahn“ berichtet wird, haben die städtischen Behörden von Naumburg mit dem Ingenieur v. Kreyfeld nunmehr den Vertrag abgeschlossen über die Herstellung einer Strassenbahn in der Länge von etwa 4 km. Die wesentlichsten Bedingungen des Vertrages sind folgende: Der Unternehmer haftet für alle entstehenden Schäden und Ansprüche, welche etwa aus dem Bahnbetriebe entstehen könnten. Wenn die Roheinnahme mehr als 6 % des Anlagekapitals beträgt, so ist der vierte Theil dieses Mehrertrages an die Stadtkasse abzuführen. Nach Ablauf von 40 Jahren ist die Stadt berechtigt, entweder die Beseitigung der Geleise oder die unentgeltliche Ueberlassung des Unternehmens zu verlangen. Stellt der Unternehmer den Betrieb 14 Tage hintereinander ein, ohne diese Unterbrechung hinreichend rechtfertigen zu können, so kann die Stadt auch vor Ablauf von 40 Jahren die Abtretung des Unternehmens verlangen.

Hamburg-Altona and Northwestern Tramways Company.

Die zweite Generalversammlung hat den Beschluss der ersten Versammlung bestätigt, nach welchem dieses mit 2 000 000 ℳ und 900 000 ℳ Prioritäten ausgestattete Unternehmen an eine von Julius Ruettger, Berlin, zu bildende Deutsche Gesellschaft überzugehen hat. Für die Uebergabe des Betriebes ist der 1. Januar 1892 festgesetzt worden.

Sterbekasse für Deutsche Eisenbahnbeamte.

Nach dem Jahresbericht ergaben die Einnahmen im Jahre 1890 gegenüber den Ausgaben einen Ueberschuss von 16 283 ℳ, wodurch der Reservefonds von 472 698 ℳ auf 488 981 ℳ angewachsen ist. Das Durchschnittsalter der lebenden Mitglieder beträgt 48,55 Jahre, das der gestorbenen 135 Männer 58,4 und dasjenige der gestorbenen 93 Frauen 61,10 Jahre. Die Zahl der Mitglieder mit je 300 ℳ Versicherung hat sich um 106 Personen vermehrt, dagegen diejenige mit je 150 ℳ um 68 und die mit je 75 ℳ um 6 Personen verringert, so dass im ganzen eine Zunahme von 32 Versicherungen stattgefunden hat. Am 1. Januar d. J. betrug die Zahl der Mitglieder mit je 300 ℳ Versicherung 5 285 bezw. 150 ℳ Versicherung 3 545 und mit 75 ℳ Versicherung 260.

Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft.

Die Gesellschaft hat in 1890/91 einen Rohgewinn von 1 008 211 ℳ (1889/90 847 006 ℳ) erzielt, wovon nach Abzug der Unkosten und Absetzung von 181 504 (118 000) ℳ zu Abschreibungen ein Reinertrag von 471 742 (373 426) ℳ verbleibt. Davon erhalten die Aktionäre 318 600 ℳ als Dividende von 18 % gegen 16 % im Vorjahre, während an persönlichen Gewinnantheilen 68 983 ℳ vertheilt, 43 000 ℳ dem Dispositionsfonds und 41 158 ℳ dem Hilfs- und Unterstützungsfonds zugewiesen werden.

Urtheile des Reichsgerichts.

v. O. **Verjährung der einzelnen nach dem Haftpflichtgesetz aus einem bestimmten Unfall entspringenden Ansprüche. Zeitpunkt der Unterbrechung der Verjährung, wenn einer von mehreren Ansprüchen im Laufe des Verfahrens als zulässige Erweiterung des Klageantrags geltend gemacht wird.** Aus den Entscheidungsgründen: Mit der im Oktober 1884 erhobenen Klage hatte Kläger den Fiskus auf Bezahlung ganz bestimmter Forderungen für ganz bestimmte, als Folgen der durch eine Zugsentgleisung in B. am 16. Februar 1884 erlittenen Körperverletzung bezeichnete Vermögensnachtheile belangt, nämlich auf: 1. Bezahlung eines bestimmten Forderungsbetrages für Vermögensnachtheil aus völliger oder nahezu völliger Arbeitsunfähigkeit während einer bestimmten Zeit (bis zum 17. Mai 1884) und 2. Bezahlung eines bestimmten Forderungsbetrages für bestimmte (bis zur Klageerhebung aufgewendete) Heilungskosten. — Bei dieser Sachlage kommt zunächst die Frage nicht in Betracht, ob mit einer auf die Anerkennung der Haftpflicht im allgemeinen gerichteten, innerhalb der Verjährungsfrist erhobenen Klage auch künftige Einzelansprüche als gegen Verjährung gewahrt erscheinen oder ob, wenn auf erhobene Feststellungsklage durch richterliches Urtheil die Haftpflicht im allgemeinen ausgesprochen worden ist, hierdurch der Anwendung der im § 8 des Haftpflichtgesetzes bestimmten Verjährungsfrist bezüglich der nachher geltend gemachten Einzelansprüche vorgebeugt ist. Sieht man aber von solchen Fällen ab, so ist dem Haftpflichtgesetz keineswegs ein allgemeiner Grundsatz dahin zu entnehmen, dass, wenn mittelst Klage innerhalb der Verjährungsfrist irgend ein aus dem Haftpflichtgesetz sich ergebender Anspruch erhoben worden, damit für alle möglicherweise aus dem Haftpflichtgesetz sich ergebenden Ansprüche der Verjährung vorgebeugt sei. Ein solcher allgemeiner Grundsatz kann namentlich nicht aus § 7 a. a. O. abgeleitet werden. Die Bestimmung des § 7 über die Befugniss zur nachträglichen Geltendmachung eines höheren Anspruchs (wie die darin enthaltene gegentheilige des Verpflichteten) bezieht sich überhaupt nur auf den Fall, dass eine Rente zuerkannt worden ist und beruht auf den Besonderheiten, welche sich gerade in einem solchen Falle ergeben. Aus dieser die Abänderung der zuerkannten Höhe der Rente ermöglichenden und die Befugniss hierzu allerdings nicht davon, dass die bezüglichen Umstände innerhalb zweier Jahre vom Tage des Unfalls bezw. des Todes eintreten, abhängig machenden besonderen Bestimmung kann daher in keiner Weise ein allgemeiner Grundsatz des Haftpflichtgesetzes der erwähnten Art gezogen werden. Die übrigen Bestimmungen dieses Gesetzes dagegen, insbesondere der Wortlaut des § 8, wie der Zweck der Bestimmung desselben über die Verjährung weisen darauf hin, dass jede einzelne Forderung, welche nach dem Haftpflichtgesetz entstehen kann, bei Vermeidung ihres Verlustes innerhalb der Verjährungsfrist geltend gemacht werden muss, wie auch die nur auf Feststellung der Haftpflicht gerichtete Klage innerhalb der

Verjährungsfrist erhoben werden muss — Was dann die Frage betrifft, ob der Umstand, dass die jetzt abgeurtheilten Ansprüche sich als eine nach § 240 Nr. 2 der Civ.-Pr.-Ordn. zulässige Erweiterung des Klageantrages darstellen, dazu führt, dass bezüglich dieser Ansprüche die Verjährung als unterbrochen zu erachten sei, so ist dies mit Recht zu verneinen, wie sich theils aus allgemeinen Erwägungen, theils aus ausdrücklichen Bestimmungen der Civ.-Pr.-Ordn. ergibt. Mit den ersteren stimmen die einzelnen positiven Bestimmungen der letzteren überein, welche das Gegentheil der Fiktion der Rückwirkung der Klageerweiterung bezüglich der Unterbrechung der Verjährung auf den Zeitpunkt der Erhebung der Klage ergeben. Die Civ.-Pr.-Ordn. hat mit § 239 nicht „blos" bezüglich des Zeitpunktes, von welchem ab die Wirkungen der Rechtshängigkeit eintreten, sondern auch bezüglich des Zeitpunktes, von welchem „alle Wirkungen, welche durch die Vorschriften des bürgerlichen Rechts an die Anstellung, Mittheilung oder gerichtliche Anmeldung der Klage, an die Ladung oder Einlassung des Beklagten geknüpft werden", eintreten, einheitliches Recht geschaffen und zwar diesen Zeitpunkt für beide — jedoch nach § 239 unbeschadet der Vorschrift des § 190 a. a. O. — mit dem nämlichen Akte eintreten lassen. Für die Regel ist dieser Zeitpunkt bezw. Akt nach §§ 235 und 239 der Civ.-Pr.-Ordn. die Erhebung der Klage (sonach gemäss § 230 a. a. O. die Zustellung des im § 230 bezeichneten Schriftsatzes). . . . (Erk. des II. Civilsenats des Reichsgerichts vom 30. Januar 1891; Beil. z. R.- u. St.-Anz. 1891, S. 159 ff.)

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Der Regierungsbaumeister Wolf in Köln ist zum Königlichen Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor und der Eisenbahn-Bauinspektor Hellmann in Köln zum Vorsteher des maschinentechnischen Büreaus der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) ernannt worden.

Dem Regierungsbaumeister Büscher in Köln ist die Wahrnehmung der Geschäfte eines Eisenbahn-Bauinspektors im maschinentechnischen Büreau der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) übertragen worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Oktober d. J. wird die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte zu Altena unterstellte Bahnstrecke Hemer-Sundwig mit der Haltestelle Sundwig für den Eil- und Frachtstückgutverkehr und den Güterverkehr in Wagenladungen sowie für die Abfertigung von lebenden Thieren eröffnet. Für diese Bahnstrecke hat die Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 Gültigkeit.

An demselben Tage wird die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte zu Hagen unterstellte Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Hagen Rh. und Hengstei für den Güterverkehr eröffnet. Dieselbe wird als Vollbahn betrieben.

Vom Tage der Eröffnung werden die im Lokalgütertarif für den hiesigen Direktionsbezirk vom 1. April 1891 nebst Nachtrag I sowie in verschiedenen direkten Tarifen enthaltenen Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Haltestelle Sundwig der Frachtberechnung im Verkehr mit der letzteren zu Grunde gelegt.

Soweit in den direkten Tarifen mit der Preussischen Staats- und der Oldenburgischen Bahn Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Haltestelle Sundwig nicht vorgesehen sind, erfolgt die Frachtberechnung bis auf weiteres nach den um 2 km erhöhten Entfernungen der Station Hemer.

Elberfeld, den 22. September 1891. (1944)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung des Personen-Haltepunktes Bandau. Am 15. Oktober d. J. wird der an der Bahnstrecke Oebisfelde-Salzwedel zwischen den Stationen Beetzendorf und Clötze belegene Haltepunkt Bandau für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für die Beförderung von Hunden auf Hundekarten eröffnet werden.

Magdeburg, den 23. September 1891. (1945)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Aenderung von Stationsnamen.

Nach einer Mittheilung der Generaldirektion der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien wird vom 1. Oktober d. J. an die an der Linie Pragerhof-Budapest gelegene Station Kottori die Benennung „Kotor-Alsó-Domboru" und die an derselben Linie gelegene Station Kraljevecz die Benennung „Mura-Kiralj", ferner die an der Linie Kufstein-Ala gelegene Station Bozen die Benennung „Bozen-Gries" führen.

Berlin, den 28. September 1891. (1946)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

4. Güterverkehr.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 2 vom 1. Januar 1891. Am 1. Oktober 1891 treten nachstehende Frachtsätze des Ausnahmetarifes 4 für Stammholz in Kraft:

Von und nach	Kirchseeon	Tirschenreuth*)
	Frachtsätze für 100 kg in Mark	
Döbeln	1,61	—
Grossenhain B. D. B.	1,76	—
Grossenhain C. G. B.	1,75	1,07
Hartmannsdorf . .	1,52	0,84
Wittgensdorf . . .	1,51	0,83

*) Der Vizinalbahnzuschlag ist eingerechnet.

Dresden, am 24. September 1891. (1947)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn - Güterverkehr Altona-Frankfurt a/M. Die an der Neubaustrecke Fulda-Tann des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. belegenen Stationen Eckweisbach, Habel-Lahrbach, Hilders und Tann werden mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. in den Tarif für den obenbezeichneten Verkehr einbezogen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze usw. ertheilen bis zur Herausgabe des bezüglichen Tarifnachtrages die betreffenden Güter-Abfertigungsstellen.

Altona, den 24. September 1891. (1948)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Oldenburg-Berlin. Am 1. Oktober d. J. tritt zum Gütertarif vom 15. Juli 1889 der Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen zum Haupttarif.

Berlin, im September 1891. (1949MG)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahngüter - Verkehr Altona-Magdeburg. Die an der Neubaustrecke Salzwedel-Lüchow des Direktionsbezirks Magdeburg belegenen Stationen Wustrow und Lüchow werden mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J., dem Tage der Betriebseröffnung, in den Tarif für den obenbezeichneten Verkehr einbezogen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze usw. ertheilen bis zur Herausgabe des bezüglichen Tarifnachtrages die betreffenden Güter-Abfertigungsstellen.

Altona, den 25. September 1891. (1950)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Getreide und Mühlenfabrikate. Dem auf Entfernungen über 200 km gültigen allgemeinen Ausnahmetarif für Getreide, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate und Kleie im Lokal- und Wechselverkehr der Preussischen Staatseisenbahnen etc. treten vom 1. Oktober 1891 ab die Oberhessischen Eisenbahnen bei, hinsichtlich des Wechselverkehrs mit den Stationen der Preussischen, Oldenburgischen und Sächsischen Staatseisenbahnen, Braunschweigischen Landeseisenbahn, Dortmund-Gronau-Enscheder, Eisern-Siegener, Hoyaer, Warstein-Lippstadter, Georgs-Marienhütten-, Eisenberg-Crossener, Niederländischen Staats- und Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn bezüglich der auf Deutschem Gebiete belegenen Stationen, Saal-, Weimar-Geraer und Werra-Eisenbahn (ohne Kilometerzuschläge), Arnstadt-Ichtershausener, Hohenebra-Ebelebener, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer und Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn (mit Kilometerzuschlägen).

Berlin, den 25. September 1891. (1951MG)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Hannover-Berlin. Am 1. Oktober d. J. gelangt der Nachtrag IV zur Ausgabe. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen zum Haupttarif bezw. zu den Nachträgen I bis III, in der Hauptsache neue und abgeänderte Entfernungen sowie Aenderungen und Ergänzungen zu den Ausnahmetarifen.

Druckexemplare sind zum Preise von 0,50 ℳ pro Stück bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen sowie bei dem Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, käuflich zu haben.

Berlin, im September 1891. (1952MG)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn-Güterverkehr Köln (rechtsrheinisch)-Berlin. Mit dem 1. Oktober 1891 gelangt ein Nachtrag III zur Ausgabe. Derselbe enthält, ausser anderweiten, theilweise ermässigten Ausnahmetarifen für Eisen des Spezialtarifs I und II, Aenderungen und Ergänzungen zum Haupttarif. Druckexemplare des Nachtrages sind zum Preise von 0,50 ℳ durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen sowie von dem Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Berlin, im September 1891. (1953MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch - Thüringischer Verband. Der Ausnahmetarif 8 für Getreide, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate und bezw. Kleie gilt im vorbezeichneten Verbande vom 1. Oktober d. J. ab auch für den Verkehr zwischen den westlichen Verbandsstationen und Station Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Erfurt, den 28. September 1891. (1954)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Oktober d. J. tritt für den vorbezeichneten Verband der Tarifnachtrag 8 in Kraft. Derselbe ist durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 27. September 1891. (1955)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

In das Heft 11 des Gütertarifs zwischen Stationen Deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn werden mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. an Frachtsätze für Leutsch, Rosslau (Anhalt) und Schmalkalden aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Stationen. (1956)

Strassburg, den 21. September 1891.
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Güterverkehr Köln (linksrheinisch)-Oberhessen. Der am 1. September d. J. für den Lokal- und Wechselverkehr der Preussischen Staatsbahnen eingeführte Ausnahmetarif für Getreide aller Art und Mühlenfabrikate auf Entfernungen von über 200 km findet vom 1. Oktober d. J. ab auch in dem obenbezeichneten Verkehre zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) einerseits und Stationen der Oberhessischen Eisenbahnen andererseits Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Köln, den 24. September 1891. (1957)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Belgischer Güterverkehr Der im vorbezeichneten Güterverkehr bestehende Ausnahmetarif 12 für die Beförderung von Schwefelkies in Sendungen in 10 t, 50 t, 100 t zwischen den Stationen Grevenbrück und Schwelm des Eisenbahn - Direktionsbezirks Elberfeld einerseits und mehreren Stationen der Belgischen Staatsbahn und der Grossen Belgischen Centralbahn andererseits findet vom 15. November d. J. ab nur noch Anwendung bei Berechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen. Es wird aber die Fracht für das wirklich verladene Gewicht, mindestens jedoch für 10 000 kg für den Wagen nach den Bestimmungen und zu den Sätzen des Spezialtarifs III erhoben, sofern diese sich niedriger stellt.

Von demselben Tage ab gelten die Ausnahmefrachtsätze für 50 t bereits bei Aufgabe von 45 t und diejenigen für 100 t schon bei Aufgabe von 90 t.

Köln, den 26. September 1891. (1958)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Am 1. Oktober 1891 kommt für den Staatsbahnverkehr Hannover-Oldenburg der Tarifnachtrag 1 zur Einführung.

Der Nachtrag kann durch die betheiligten Güterabfertigungen bezogen werden. (1959)

Hannover, den 24. September 1891.
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Magdeburg-Erfurt. Am 1. Oktober d. J. werden die Stationen Wustrow und Lüchow der Neubaustrecke Salzwedel - Lüchow (Bezirk Magdeburg) für die Abfertigung von Eil- und Frachtgütern, sowie von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Ausserdem treten am 1. Oktober d. J. für den Verkehr von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg nach Tempelhof Rangirbahnhof direkte Ausnahmefrachtsätze für Braunkohlen etc., gebrannte Steine und für Pflastersteine und geschlagene Steine zum Strassenbau in Kraft.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 24. September 1891. (1960)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Hannover-Magdeburg. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober cr. wird die Station Vorhelm des Direktionsbezirks Hannover in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. (1961)

Magdeburg, den 23. September 1891.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Breslau - Erfurt. Am 1. Oktober d. J. gelangt ein neuer Gütertarif zur Einführung. Durch denselben wird der gleichnamige Gütertarif vom 1. Februar 1886 nebst Nachträgen — mit Ausnahme der Bestimmungen, Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit Station Sosnowice W. W. E. — aufgehoben.

In den neuen Tarif sind die bisher für bleiische und zinkische Erzeugnisse ab Oberschlesischen Stationen nach Leipzig gültig gewesenen Ausnahmefrachtsätze nicht wieder aufgenommen, ebenso hat die Station Moschin im Ausnahmetarif für Holz und der seitherige Ausnahmetarif Nr. 7 für Salz etc. nicht wieder Aufnahme gefunden.

Soweit durch die Beseitigung dieser Sätze Erhöhungen der bisherigen Tarifsätze herbeigeführt werden, treten dieselben erst mit dem 15. Dezember d. J. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, bei denen der Tarif zum Preise von 2,75 ℳ zu haben ist.

Erfurt, den 25. September 1891. (1962)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Am 1. Oktober 1891 neuen Stils wird die Station Düsseldorf (B. M.) unter Aufhebung der für dieselbe bestehenden Tarife gänzlich geschlossen.

Von demselben Tage ab kommen in Düsseldorf nur noch die folgenden Bahnhöfe mit den nachstehend angegebenen Abfertigungsbefugnissen in Betracht:

1. Düsseldorf (d. i. der unter dieser einfachen Bezeichnung in die Tarife aufgenommene neue Hauptgüterbahnhof (für Frachtstückgüter) und Wagenladungen,
2. Düsseldorf-Bilk für die Abfertigung von Frachtstückgütern und Wagenladungen einschliesslich der Wagenladungssendungen von oder nach dem Düsseldorfer Rheinwerft,
3. Düsseldorf (Hauptbahnhof) für die Abfertigung von Eilgütern und
4. Düsseldorf - Lierenfeld für Wagenladungen.

Die Abfertigung der für Düsseldorf ohne nähere Bahnhofsbezeichnung zur Aufgabe gelangenden Sendungen hat vom 1. Oktober d. J. ab bei Eilgütern auf die oben unter Ziffer 3 aufgeführte Station Düsseldorf (Hauptbahnhof) und bei Frachtgütern (Stückgut und Wagenladungen) auf die unter 1 genannte Station Düsseldorf zu erfolgen.

Bromberg, den 24. September 1891. (1963)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oldenburgische Staatsbahn. Die in den Gütertarifen für die Staatsbahnverkehre Elberfeld und Köln (rechtsrheinisch) etc. - Oldenburg für die Stationen Bunnen, Grossenkneten, Halen und Höltinghausen vorgesehenen Beschränkungen in der Abfertigung von Gütern werden mit dem 1. Oktober d. J. aufgehoben, so dass von diesem Tage ab die genannten Stationen für den unbeschränkten Güterverkehr zugelassen sind.

Oldenburg, den 24. Sept. 1891. (1964B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr Köln (rechtsrh.) etc.-Magdeburg. Am 1. Oktober d. J. tritt der Nachtrag I zu dem Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft, welcher ausser verschiedenen Ergänzungen und Berichtigungen Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Hedwigsburg, Lüchow, Münchehof, Wendessen und Wustrow des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg enthält. Die Entfernungen für Hedwigsburg und Wendessen treten erst vom Tage der Eröffnung dieser Stationen für den Wagenladungsverkehr in Gültigkeit.

Abdrücke des Nachtrages sind bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 22. September 1891. (1965)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Nassau - Pfälzischer Güterverkehr. Der mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. zur Ausgabe kommende Tarifnachtrag 4 enthält Aenderungen bezw. Ergänzungen der besonderen Tarifbestimmungen und Ausnahmetarife etc.

Näheres ist auf den betreffenden Stationen zu erfahren. (1966)

Frankfurt a/M., den 24. September 1891.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Nassau - Württembergischer Verkehr. Der mit dem 1. Oktober d. J. zur Ausgabe kommende Nachtrag I zum Nassau-Württembergischen Gütertarif enthält ausser einigen Berichtigungen Aenderungen bezw. Ergänzungen der Ausnahmetarife etc.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren. (1967)

Frankfurt a/M., den 23. September 1891.
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. treten ermässigte Ausnahmesätze für Petroleum und Naphta im Verkehr zwischen Ludwigshafen und diesseitigen Stationen der Strecke Hanau - Bebra in Kraft.

Näheres ist auf den betreffenden Stationen zu erfahren. (1968)

Frankfurt a/M., den 26. September 1891.
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinischer Nachbar - Güterverkehr und Kohlenverkehr aus dem Ruhr- etc. Gebiet nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (rechtsrhein.) und Köln (linksrhein.). Am 1. Oktober d. J. erscheint

1. je ein Nachtrag I bezw. III zu den Heften 1—5 des Gütertarifs für den obengenannten Verkehr;
2. je ein Nachtrag II, IV bezw. VI zum Ausnahmetarif B für den Kohlenverkehr aus dem Ruhr- etc. Gebiet nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrhein.) und Köln (rechtsrhein.).

Die Nachträge enthalten u. a. Frachtsätze bezw. Entfernungen für die Stationen Büdesheim, Göttelborn, Lampaden und Neef des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrhein.), anderweite, theils ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für verschiedene Stationen, Frachtsätze des Ausnahmetarifs R für Getreide, Kleie und Mühlenfabrikate und Berichtigungen.

Die Entfernungen und Frachtsätze für Station Göttelborn treten erst von einem noch näher zu bestimmenden Tage ab in Kraft.

Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren, bei welchen auch Abdrücke der Nachträge zu haben sind.

Köln, den 23. September 1891. (1969)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Lokal-Güterverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch). Am 1. Oktober d. J. erscheint der Nachtrag V zum Gütertarif (Theil II) vom 1. April 1890.

Derselbe enthält unter anderem Frachtsätze des Ausnahmetarifs Q für Getreide und Mühlenfabrikate und anderweite, gekürzte Entfernungen für verschiedene Stationsverbindungen.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 23. September 1891. (1970)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Güterverkehr Köln (rechtsrheinisch) etc. -Oberhessen. Am 1. Oktober d. J. tritt der Nachtrag III zum Gütertarife für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft, welcher ausser einem Ausnahmetarife für Getreide, Kleie und Mühlenfabrikate Aenderungen und Ergänzungen der Tarifvorschriften enthält. Der Nachtrag ist bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 24. September 1891. (1971)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Güterverkehr Köln (rechtsrh.) -Erfurt und anschliessende Privatbahnen. Der am 1. Oktober d. J. zur Einführung kommende Nachtrag III zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr enthält ausser den vom Tage der Betriebseröffnung ab gültigen Entfernungen für die neu aufgenommene Station Steinbach-Hallenberg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt Ergänzungen der Tarifbestimmungen.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 24. September 1891. (1972)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Gütertarif Elberfeld - Erfurt und anschliessende Privateisenbahnen. Am 1. Oktober d. J. tritt der IX. Nachtrag zum Gütertarit Elberfeld-Erfurt und anschliessende Privateisenbahnen in Kraft.

Derselbe enthält u. a. Aenderungen der Tarif- und Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen, veränderte Entfernungen für die Stationen Barmen (Mittel-), Barmen (Ober-), Dornap Rh., Elberfeld (Mirke), Gevelsberg Rh., Hagen Rh., Haspe Rh., Mettmann, Neanderthal, Schee, Schwelm Rh. und Sonnborn Rh. des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld, sowie Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Kierspe, Meinerzhagen, Oberbrügge und Volme desselben Direktionsbezirks; Entfernungen für die in den Verkehr neu einbezogene Station Steinbach-Hallenberg des Eisenbahn - Direktionsbezirks Erfurt, sowie theilweise veränderte Entfernungen für die Station Mosigkau desselben Direktionsbezirks und endlich Aenderungen bezw. Ergänzungen verschiedener Ausnahmetarife nebst Berichtigungen.

Die Entfernungen für die Stationen Kierspe, Meinerzhagen, Oberbrügge und Volme, sowie Steinbach - Hallenberg kommen erst mit dem Tage der Eröffnung dieser Stationen zur Anwendung.

Elberfeld, den 23. September 1891. (1973)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostpreussische Südbahngesellschaft. Mit dem 1. Oktober d. J. n. St. tritt der Preussisch - Russische Importtarif in Kraft, welcher direkte Tarifsätze für Frachtgüter als Stückgut und in Wagenladungen im Verkehr von Königsberg und Pillau, Stationen der Ostpreussischen Südbahn, sowie von Memel, Station des Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, über Grajewo nach Stationen der Russischen Südwestbahnen, Kiew, Berditschew und Odessa enthält. Die Frachtsätze von Memel gelten erst von einem späteren, noch bekannt zu gebenden Termin ab. Druckstücke des Tarifs sind demnächst käuflich zum Stückpreise von 30 ₰ bei unserer Fahrkartenausgabestelle Königsberg Südbahnhof zu haben.

Direktion. (H&V 1974)

Verkehr mit der Cronberger Bahn. Der zum 1. Oktober d. J. zur Ausgabe kommende Nachtrag 3 zum Gütertarif mit der Cronberger Bahn enthält, ausser einigen Aenderungen und Ergänzungen in den Tarifbestimmungen und Ausnahmetarifen, Tarifsätze für die Stationen der Kerkerbachbahn, sowie für Wixhausen der Main-Neckar-Bahn.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren. (1975)

Frankfurt a. M., den 21. Septbr. 1891.
Königliche Eisenbahndirektion.

Nassau-Badischer Güterverkehr. Der mit dem 1. Oktober d. J. zur Ausgabe kommende Tarifnachtrag VII enthält Aenderungen bezw. Ergänzungen der Tarifvorschriften und Ausnahmetarife etc., welche bereits zu früheren Einführungsterminen bekannt gemacht sind.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren. (1976)

Frankfurt a. M., den 22. Septbr 1891.
Königliche Eisenbahndirektion.

Nassau-Elsass-Lothringischer Verkehr. Der zum 1. Oktober d. J. zur Ausgabe gelangende Tarifnachtrag 3 enthält Aenderungen bezw. Ergänzungen der Tarifvorschriften und Ausnahmetarife, welche zum Theil bereits zu früheren Terminen bekannt gemacht sind.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren. (1977)

Frankfurt a. M., den 23. Septbr. 1891.
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Oktober d. J. treten für den Verkehr zwischen Demitz und Schmölln bei Bischofswerda einerseits und Aussig (Oe. U. St. E. G. und Oe. N. W. B.), sowie Schreckenstein andererseits Frachtsätze des Spezialtarifs III in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 24. September 1891. (1978)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zum diesseitigen **Lokal-Gütertarife** vom 1. April 1890 ist der vom 1. Oktober 1891 an gültige Nachtrag 9 herausgegeben, welcher Tarifsätze für die neueingerichtete Haltestelle Vorhelm, sowie verschiedene Tarifergänzungen enthält. Exemplare des Nachtrags sind bei den Güter-Abfertigungsstellen zu haben.

Hannover, den 19. Septbr. 1891. (1979)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zu den Gütertarifen für die Staatsbahn-Verkehre Köln (linksrheinisch)-Erfurt und anschliessende Privatbahnen sowie -Magdeburg vom 1. April 1889 treten am 1. Oktober dieses Jahres Nachträge (N. 8 bezw. 10) in Kraft.

Dieselben enthalten unter anderem: Entfernungen für verschiedene neu aufgenommene Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Erfurt, Magdeburg und Köln (linksrheinisch).

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, von welchen die Nachträge auch bezogen werden können.

Köln, den 30. September 1891. (1980)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Saarkohlen-Verkehr mit Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover. Am 1. Oktober d. J. tritt zu dem Kohlentarif No. 19 vom 1. Juni 1889 der Nachtrag 2 in Kraft.

Derselbe enthält Frachtsätze von der Station Göttelborn.

Das Nähere ist bei den in Frage kommenden Güterabfertigungsstellen zu erfahren, woselbst auch Abdrücke des Nachtrages zu haben sind.

Köln, den 30. September 1891. (1981)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Güterverkehr. Am 1. Oktober d. J. treten die Nachträge II zu dem gemeinschaftlichen Hefte und zu den Heften 1, 2 und 3 des Tarifs vom 1. Januar 1891 für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft, enthaltend: Aufnahme neuer Bayerischer Lokalbahnstationen und neuer Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld, sowie sonstige Aenderungen und Ergänzungen.

Die in den Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Gemünden, Heidingsfeld, Eger, Hof und Franzensbad der Bayerischen Staatsbahnen gelten auch für die gleichnamigen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a. M., der Badischen und der Sächsischen Staatsbahnen.

Die in dem Nachtrage II zum gemeinschaftlichen Hefte enthaltene Bestimmung, wonach die Sätze des Ausnahmetarifs 5 für Schwefelkies nur noch bei Zugrundelegung des Ladegewichts der gestellten Wagen in Anwendung kommen, tritt erst am 15. November d. J. in Wirksamkeit.

Köln, den 26. September 1891. (1982)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Am 1. Oktober d. J. treten für die **Staatsbahnverkehre Hannover- und Oldenburg-Erfurt und anschliessende Privatbahnen** die Tarifnachträge 24 bezw. 23 in Kraft.

Dieselben sind durch die betheiligten Güterabfertigungen zu beziehen. (1983)

Hannover, den 27. September 1891.
Königliche Eisenbahndirektion.

Nachtrag IX zum **Hannover - Bayerischen Verbands-Gütertarif** (Heft Nr. 1) vom 1. Mai 1887 tritt am 1. November d. J. in Kraft. Derselbe enthält:

1. Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs und der bis jetzt erschienenen Nachträge.
2. Anstossentfernungen ab Bayerischen Knotenstationen für die in den Verbandsverkehr neu einbezogenen Stationen.
3. Anderweite direkte Entfernungen für den Güterverkehr nach und von Giessen, sowie Tarifentfernungen für die neu einbezogene Station Lohne (in Oldenburg).
4. Frachtsätze für den direkten Güterverkehr nach und von den Stationen der Bayerischen Lokalbahnen Forchheim-Ebermannstadt und Neumarkt i. d. O.-Beilngries.
5. Ergänzungen der Ausnahmetarife unter II F c.

Bemerkt wird zugleich:

zu 3, dass die bisherigen Frachtsätze im Verkehr nach und von Giessen noch bis zum 30. November d. J. in Gültigkeit bleiben, insoweit die anderweiten Entfernungen höhere Tarifsätze bezw. Frachtberechnung ergeben;

zu 1, dass die Ausnahmetarife für Eisenerze (einschliesslich Kiesabbrände und Schlacken zum Verhütten) und für Schwefelkies, mit Wirksamkeit vom 1. Dezember l. J. an, nur bei Frachtberechnung nach dem gestellten Ladegewicht gelten. Bei Verwendung von Wagen mit grösserem Ladegewicht als 10 000 kg wird der Frachtberechnung nach dem Ausnahmetarif das Ladegewicht der gestellten Wagen zu Grunde gelegt, wenn nicht die Berechnung zu den Sätzen des Spezialtarifs III für das wirklich verladene Gewicht, mindestens aber für 10 000 kg, eine niedrigere Fracht ergibt.

Abdrücke des fraglichen Tarifnachtrages können demnächst durch Vermittelung der Güterabfertigungsstellen der Verbandsstationen käuflich bezogen werden, einstweilen ertheilt jedoch auf Befragen unser Tarifbüreau Auskunft.

Hannover, den 25. September 1891.
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen. (1984)

Saarkohlen-Verkehr nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a. M. Am 1. Oktober d. J. tritt zum Kohlentarif Nr. 18 vom 10. Januar 1889 der Nachtrag 4 in Kraft.

Derselbe enthält u. a. Frachtsätze von den Stationen Göttelborn, Kochern und Spittel. Das Nähere ist bei den in Frage kommenden Güterabfertigungsstellen zu erfahren, woselbst auch Abdrücke des Nachtrages zu haben sind. (1985)

Köln, den 30. September 1891.
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Eröffnung eines Provisoriums über die Unterbrechungsstelle zwischen Waidbruck und Atzwang. Am 24. l. Mts. wird auf der Unterbrechungsstelle zwischen den Stationen Atzwang und Waidbruck ein Provisorium eröffnet, welches die Wiederaufnahme des Gesammtverkehrs ermöglichen wird.

Mit Rücksicht auf die infolge der Verkehrsstörung erwachsene Anhäufung von Wagen und Gütern und auf die mit dem Verkehre über das Bahnprovisorium verbundenen anderweitigen Schwierigkeiten werden vom obigen Eröffnungstage ab bis auf weiteres die mit der Kundmachung vom 18. l. Mts. verlautbarten Zuschläge zu den bestehenden Lieferzeiten und zwar von 3 Tagen bei Frachtgütern und von 1½ Tagen bei Eilgütern in Berechnung gezogen.

Die mit der Kundmachung vom 14. l. Mts. bezüglich der loco Atzwang und Waidbruck zur Abgabe gelangenden Frachtgüter eingeführte Beschränkung der lagerzinsfreien Zeit auf 24 Stunden und die Erhöhung des Lagerzinses pro 100 kg auf 4 kr. für den ersten lagerzinspflichtigen Tag und auf 6 kr. für jeden folgenden Tag bleibt bis auf Widerruf aufrecht.

Alle anderen, anlässlich der Verkehrsunterbrechung auf der Strecke Atzwang-Waidbruck hinausgegebenen Kundmachungen treten mit dem eingangs bezeichneten Tage ausser Kraft.

Wien, am 23. September 1891. (1986)
Die Generaldirektion.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. (Anwendung des Ausnahmetarifes 8 für Wein und Most, sowie leere Weinfässer nach und ab Jedlesee.) Die im Nachtrag XIII vom 1. Januar 1891 zum Gebührentarife der Oe. N. W. B. Theil II, gültig ab 1. August 1883, auf Seite 25 sub II enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 7 nach Wien Nordwestbahnhof, sowie die für leer von Wien Oe. N. W. B. zurückgehende Fässer gewährten Frachtbegünstigungen finden, unter Aufrechthaltung der an diesen Ausnahmetarif geknüpften Bedingungen, auch für die Station Jedlesee Oe. N. W. B. Anwendung.

Wien, am 23. September 1891. (1987)
Die Direktion.

---

1. **Oesterreichisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.** 2. **Elbeumschlags-Verkehre:** Südwestrussland-Laube, Tetschen / Bodenbach - Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag, dann Dresden-Elbkai. 3. **Getreideverkehr Russisch-Oesterreichischer Grenzstationen einerseits, dann Vorarlberg-Schweizerische Grenzstationen und Bodensee-Hafenplätze andererseits.** Reexpedition von Getreide etc. Russischer Provenienz in Tarnopol. Die für die Zeit ab 1. Oktober l. J. bis inkl. 31. Dezember l. J. gestattete Reexpedition von Getreide etc. -Transporten Russischer Provenienz, welche per Bahn via oder ab Podwoloczyska in Tarnopol anlangen und daselbst in den Lagerräumen des Podolischen Bank- und Kommissionshauses in Tarnopol eingelagert werden, wird für dieselbe Zeitdauer und für die gleichen Transporte unter den nämlichen Bedingungen und Modalitäten, welche in der Nr. 74 vom 23. September l. J. publizirt sind, auch für Transporte gewährt, welche in den Lagerräumen der K. K. priv. Galiz. Aktien-Hypothekenbank in Tarnopol eingelagert und dann weiterbefördert werden.

Wien, am 26. September 1891. (1988)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn,
auch namens der betheiligten Bahnen.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 1. Oktober d. J. treten im Personen- und Gepäckverkehr des diesseitigen Verwaltungsbezirks folgende Aenderungen ein.

1. Die über Magdeburg-Potsdam verkehrenden Schnellzüge werden nicht mehr nach und von der Stadtbahn, sondern ausschliesslich nach und von dem Potsdamer Bahnhofe in Berlin befördert. Dementsprechend werden die Fahrkarten des Fernverkehrs und die Gepäckfrachtsätze nach und von Berlin (Stadtbahn) und Charlottenburg, soweit dieselben ausschliesslich über Magdeburg-Potsdam Gültigkeit haben, aufgehoben.

2. Die über Belzig verkehrenden Personenzüge des Direktionsbezirks Frankfurt a. M. werden nicht mehr nach und von dem Potsdamer Bahnhofe, sondern nach und von der Stadtbahn in Berlin befördert. Dementsprechend werden die Fahrkarten und die Gepäckfrachtsätze zwischen Berlin (Potsdamer Bhf.) und Zehlendorf einerseits und den Stationen der Strecke Wannsee - Drewitz - Belzig-Güsten, sowie den darüber hinaus belegenen Stationen andererseits, soweit die Fahrkarten ausschliesslich Gültigkeit für die Belziger Linie haben, aufgehoben.

8. Der Verkehr der zwischen Berlin (Potsd. Bhf.) und Potsdam belegenen Stationen wird vom 1. Oktober ab nur noch durch die über das 3. und 4. Geleise verkehrenden Vorortzüge bedient. Zu diesen, nur die II. und III. Klasse führenden Zügen werden nur Fahrkarten zur einfachen Fahrt zu besonders ermässigten Preisen ausgegeben, auch wird ein anderweites Gepäck-Abfertigungsverfahren eingeführt. Es werden deshalb die für den Verkehr zwischen den genannten Stationen und den Stationen westlich von Werder bestehenden Fahrkarten und Gepäckfrachtsätze aufgehoben.

Tariferhöhungen treten in keinem Falle ein.

Nähere Auskunft ertheilen auf Befragen die betreffenden Stationen und das Verkehrsbüreau in Magdeburg. (1989)

Magdeburg, den 24. September 1891.

Königliche Eisenbahndirektion.

K. K. priv. Südbahngesellschaft. Mit 1. Oktober 1891 tritt ein neuer Tarif für den direkten Oesterreichisch-Ungarisch-Italienisch-Französischen Personen- und Gepäckverkehr in Kraft.

Preis 50 kr. Oe. W. (1990)

Wien, am 15. September 1891.

Rumänische Eisenbahnen. Am 1. Oktober l. J. tritt zu unserm Personen- und Gepäcktarif vom 1. Mai 1891 Nachtrag I in Kraft (Preis 20 bani).

Dieser Nachtrag enthält neue Bestimmungen und Taxen für den Gepäcksverkehr.

Bukarest, den 25. Septbr. 1891. (1991)

6. Verdingungen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Es soll die Lieferung von:

20 Stück Normal-Wagenradsätzen und
28 Stück Achswellen für Wagen

im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen im Zimmer 14 a unseres Verwaltungsgebäudes hier, Königstrasse, in den Geschäftsstunden zur Einsicht aus und können auch von uns gegen Erstattung der Herstellungskosten im Betrage von 1,50 ℳ durch die Post bezogen werden.

Angebote auf die Lieferung sind bis zum 13. Oktober d. J., Mittags 12 Uhr, auf vorgeschriebenem Formular, versiegelt und auf dem Umschlage mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Radsätzen“ an uns einzureichen.

Zuschlagsfrist: 3 Wochen.

Altona, den 25. September 1891. (1992)

Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Der Verkauf von Altmaterialien (Eisenschienen) findet

Freitag, den 2. Oktober 1891, Vormittags 11½ Uhr,

im diesseitigen Verwaltungsgebäude statt, bis zu welchem Termin Preisangebote einzureichen sind.

Verzeichnisse und Bedingungen sind gegen Einsendung von 20 ₰ für Schreibgebühren von uns zu beziehen, können auch in unseren Amtszimmern eingesehen werden.

Dessau, im September 1891. (1993)

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

8. Offene Stellen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Bahnhofsbauten in Dresden. Für die Bahnhofsbauten in Dresden macht sich die Anstellung einer Anzahl von Regierungsbaumeistern des Ingenieur-, Hochbau- und Maschinenfaches von Neujahr bezw. April 1892 an erforderlich.

Die betreffenden Stellen sind mit Beamteneigenschaft und bezw. Pensionsberechtigung versehen.

Bewerber wollen sich wegen des Näheren baldigst, spätestens aber bis Ende Oktober d. J. entweder persönlich oder schriftlich unter Beifügung von Lebenslauf und Zeugnissabschriften an die unterzeichnete Königliche Generaldirektion wenden.

Dresden, am 2. September 1891. (1994)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von der Planitz.

Nichtamtliche Bekanntmachungen.

GRÖSSTE U. AELTESTE
Anihilatoren-Fabrik
Handfeuerspritzen (Original Bauer)
Bisheriger Absatz 60,000.
SIEGFRIED BAUER. BONN.

Fahrkarten-Loch- und Stempel-Zange
mit losen Typen bzw. Typenrädchen f. d. Datum. D. R.-PATENT. — Unübertroffene Construction — Coupiren ohne vorherige Abstempelung unmöglich.
Gandenberger'sche Maschinenfabrik Georg Goebel in Darmstadt.
Specialität: Fahrkartenmaschinen und Apparate.

Für Eisenbahnwerkstätten.

August Kirsch & Co.
Präcisions-Messwerkzeug-Fabrik
Damm-Aschaffenburg, Bayern.

Specialität:

Winkel, Lineale, Richtplatten, Maassstäbe, Caliber, Lehren in beliebigen Grössen und andere Messwerkzeuge in genauester, vorzüglichster Ausführung.

Alleinfabrication und Verkauf von Ditzel's Lehre für Eisenbahn-Achsen D. R.-P. 51013 prämiirt vom Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten von Preussen.

Unentbehrliches Mess-Instrument beim Beziehen von Achsen mit Radreifen, Aus- und Abdrehen derselben, sowie bei Revision fertiger Achsen. Illustr. Preis-Liste gratis und franco.

GRUSONWERK
Magdeburg-Buckau

empfiehlt von seinen Fabrikations-Specialitäten für **Haupt- und Neben-Eisenbahnen, Strassenbahnen, Gruben-** und **Fabrikbahnen:**

Hartguss-Herz- u. Kreuzungsstücke. Hartguss-Herzstücke mit ununterbrochener Schiene des Hauptgeleises (patentirt).

Hartgussweichen und Weichen mit Stahlzungen in jeglicher Construction für die verschiedensten und neuesten Strassenbahn-Schienensysteme nach vorhandenen zahlreichen Modellen. — Hartgussräder nach fast 700 Modellen, fertige Achsen mit Rädern u. Lagern. — Hartguss-Bremsklötze, Signalglocken, Perronglocken usw.

Ferner: Krahne jeder Art mit Hand-, Dampf- und hydraul. Betrieb, vollständige hydraulische Krahnanlagen, hydraulische Spills, selbstthätige Kipp-Vorrichtungen (System Rohde & Schmitz) usw.

Ausführliche Kataloge unentgeltlich und postfrei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 77. 1891.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 123 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 800 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 3. Oktober 1891.

Inhalt:

Ein fünfzigjähr. Amtsjubiläum.
Zum neuen internat. Eisenbahn-Frachtrecht.
II. Gebiet und Tragweite des Berner Uebereinkommens.
Personentarifreform.
Vereins-Mittheilungen:
Ausgabe von Nachträgen zu den Fahrschein-Verzeichnissen für zusammenstellbare Fahrscheinhefte.
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Ursachen der Eisenbahnunfälle.
Durchführung des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr.
Benennung der mit 1. Oktober 1891 zur Einführung gelangenden einheitlichen Eisenbahnzeit.
Eisenbahn-Vorkonzession in Oesterreich.
Aktivirung d. Sommerfahrplanes mit 1. Mai jeden Jahres vom Jahre 1892 an.
Prüfung der erfolgten statistischen Anmeldung einer Sendung.
Abweisung eines Entschädigungsanspruches für das Zerbrechen einer Glaswaare (Rechtsfall).
Zugverspätungen im August d. J.
Wiener Stadtbahn.
Unfallversicherung d. Eisenbahnreisenden.
Fortsetzung d. Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg nach Aspang.
Lokalbahn Teplitz-Lobositz.
Lokalbahn Türje-Szent-Grót: Baubeginn.
Börsenbericht.
Aus der Schweiz:
Kreisschreiben des Eisenbahndepartements an die Hauptbahnen.
Vitznau-Rigibahn.
Mönchensteiner Brücke.
Jungfraubahn.
Aus Frankreich:
Eisenbahnwünsche der Generalräthe.
Aus Spanien:
Nebenbahn-Gesetzentwurf.
Aus Russland:
Maassnahmen der Regierung, betreffend die Missernte, insbesondere die ermässigten Tarife für Getreidetransporte.
Reglement, betreffend den Pferdetransport.
Verkehrsergebnisse vom Juni d. J.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Verkehrswiederaufnahme.
2. Güterverkehr.
3. Personen- und Gepäckverkehr.
4. Verdingungen.
5. Verkauf von Altmaterialien.
6. Verkauf ausser Betrieb gestellter Lokomotiven.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Ein fünfzigjähriges Amtsjubiläum.

Der Präsident der Königlichen Eisenbahndirektion Köln (rechtsrh.), Herr Georg William Offermann, beging am 29. September d. J. den Tag, an welchem er eine fünfzigjährige amtliche Wirksamkeit vollendete. Wer das einfache, bescheidene, von tiefster Innerlichkeit getragene Wesen des Jubilars kennt, wird nicht überrascht sein, zu erfahren, dass sich derselbe allen geräuschvollen Darbietungen und Feierlichkeiten entzogen hat in der Absicht, den Erinnerungstag ausserhalb seines amtlichen Wohnsitzes in stiller Zurückgezogenheit im Kreise seiner Angehörigen zu verleben. Dahin begleiteten ihn die Glückwünsche seiner Untergebenen und Freunde, welche nur ungern darauf verzichteten, ihn an seinem Jubel- und Ehrentage persönlich zu begrüssen und dabei ihrer Verehrung und Anhänglichkeit auch durch äussere Zeichen Ausdruck zu verleihen.

Im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen hat der Name des Präsidenten Offermann den allerbesten Klang. Die Mitglieder des Vereins, dessen Berathungen und Beschlüsse mit den aus ihnen hervorgegangenen Vereinbarungen und Einrichtungen für die ganze Gestaltung unseres Eisenbahn-Verkehrswesens grundlegend gewesen sind, werden ihm bereitwillig das Zeugniss ausstellen, dass er einer ihrer treuesten und eifrigsten Mitarbeiter und Berather war und heute noch ist. Ganz besonders wird dies von denjenigen Vereinsmitgliedern gelten, welche dem Vereins-Wagenausschuss angehören, dessen Thätigkeit hauptsächlich auf die Feststellung, Weiterbildung und Handhabung der Grundsätze für die gegenseitige Wagenbenutzung innerhalb des Vereinsgebietes gerichtet ist. Diesem überaus wichtigen Faktor unserer Verkehrseinrichtungen, welcher für die gesammte Entwickelung des Eisenbahnverkehrs weit über die Grenzen Deutschlands hinaus von der grössten Bedeutung ist, hat der Jubilar stets ein ganz besonderes Interesse zugewandt und sich als langjähriger Vorsitzender des Ausschusses durch die geschickte und sachverständige Leitung der Geschäfte ausgezeichnet bewährt.

Ueber das Leben und die Amtsthätigkeit des Jubilars geben folgende Notizen Auskunft, welche wir der Köln. Z. entnehmen:

Herr Offermann ist geboren zu Berlin am 17. September 1819, besuchte das Gymnasium zu Liegnitz, bezog zu Ostern 1838 die Universität, studirte in Berlin und Heidelberg die Rechtswissenschaften, legte im August 1841 die erste juristische Prüfung ab, wurde als Auskultator bei dem Landgericht in Liegnitz, nach abgelegter zweiter Prüfung als Referendar bei der Königlichen Regierung daselbst beschäftigt und am 7. August 1847 zum Regierungsassessor ernannt. Seit dem 18. Juli 1850 als Hilfsarbeiter im Königlichen Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten zu Berlin beschäftigt, trat er am 1. Mai 1853 als Hilfsarbeiter zur Königlichen Direktion der Ostbahn zu Bromberg über, wurde am 1. Oktober 1853 Mitglied und, nach zwischenzeitlicher Ernennung zum König-

lichen Eisenbahndirektor, am 1. Oktober 1857 Vorsitzender dieser Direktion. Vom 1. Januar 1859 ab bekleidete er bis zu seinem Austritt aus dem Staatsdienste im Juli 1867 die Stelle eines Vorsitzenden der Königlichen Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn zu Breslau. Als im Jahre 1867 infolge des Rücktritts des damaligen Präsidenten der Direktion der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft, des verdienstvollen Regierungspräsidenten a. D. v. Wittgenstein, eine Mitgliedstelle in der Direktion neu zu besetzen war, wurde Herr Offermann von den Aktionären dieser Gesellschaft mit allen in ihrer Generalversammlung vom 28. Juni 1867 vertretenen 776 Stimmen in die Direktion derselben gewählt. Die Gesellschaft wünschte sich Glück dazu, in dem ausgezeichneten, erfahrenen, durch seine hervorragende Tüchtigkeit in weiten Kreisen rühmlichst bekannten Manne eine neue bewährte Kraft für die Leitung ihres grossen, vorzüglich verwalteten Unternehmens gewonnen zu haben. In dieser Stellung ist der Jubilar bis zur Verstaatlichung der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft verblieben. Wie sehr sein Wirken auch als Mitglied der Privatdirektion höheren und Allerhöchsten Orts Beachtung und Anerkennung gefunden, erhellt u. a. daraus, dass ihm unterm 18. September 1871 in ausdrücklicher Anerkennung der Verdienste, welche sich die Leitung der Köln-Mindener Eisenbahn während des Krieges 1870/71 um das Wohl des Staates erworben, der Charakter als Geheimer Regierungsrath verliehen wurde. Bei der Auflösung der Köln-Mindener Privatverwaltung am 1. Februar 1880 ging die oberste Leitung der nunmehr Königlichen Verwaltung auf den Jubilar über, welcher als Königlicher Eisenbahndirektions-Präsident an die Spitze derselben Allerhöchst berufen wurde. Welche Bedeutung diese Verwaltung inzwischen gewonnen hat, erhellt wohl am besten aus der Anführung, dass die Betriebslänge der Köln-Mindener Eisenbahn zuletzt 1098 km betrug, während die Betriebslänge der Eisenbahnen des Bezirks der Königlichen Eisenbahndirektion Köln (rechtsrh.) heute 2361 km zählt. Unter Leitung des Jubilars vollzog sich die schwierige Umgestaltung der Privatverwaltung nach den wesentlich anders gestalteten Formen und Grundsätzen der Königlichen Verwaltung in anerkannt mustergültiger Weise. Der Beginn des amtlichen Wirkens des Jubilars fällt noch in die Jugendzeit der Eisenbahnen in unserm Vaterlande. Es war ihm vergönnt, an der Entwickelung und Fortbildung des Eisenbahnwesens auf allen Gebieten erfolgreich mitzuwirken. Wenn er heute einen Rückblick auf die Vergangenheit wirft, so darf er sich, ohne unbescheiden zu werden, sagen: an dem, was hier erstrebt und errungen worden, hast du redlich mitgeholfen. Wo es im Bereich seines amtlichen Wirkens galt, das volle Interesse und die ganze Arbeitskraft für eine Aufgabe einzusetzen, fehlte der Jubilar niemals. Arbeitslust und Arbeitsfähigkeit, gehoben und durchglüht von dem Bestreben, der Berufspflicht im weitesten Maasse zu genügen und überall das Beste zu leisten, ein klarer, scharfer Blick und ein glückliches Organisationstalent sind Eigenschaften, welche ihn von jeher zur Bewältigung grosser und schwieriger Aufgaben hervorragend befähigten. Sein gerader, streng rechtlicher Sinn, seine Anspruchslosigkeit und eine nie erlahmende Bereitwilligkeit, überall, auch ausserhalb seiner engeren Berufsthätigkeit, anregend und helfend miteinzutreten, wo es gilt, edle Zwecke zu verfolgen, die Wohlthätigkeit zu pflegen, den Patriotismus anzufachen und zu stärken, sichern dem Jubilar ungetheilte Zuneigung und Hochachtung.

Mit dem Vorsitz im Bezirks-Eisenbahnrathe zu Köln ist Herr Präsident Offermann seit dem Bestehen dieser Körperschaft, welche zu beiräthlicher Mitwirkung in Eisenbahnverkehrsfragen für den Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Köln (rechtsrheinische und linksrheinische) und zu Elberfeld errichtet ist, durch den Minister der öffentlichen Arbeiten beauftragt. Es fehlt ihm auch hier nicht an Beweisen der Anerkennung für die einsichtsvolle und entgegenkommende Art, in welcher er den Anforderungen dieser schwierigen Stellung gerecht wird. Sein Wirken an dieser Stelle ist um so schätzbarer, je grösser der Widerstreit und die Tragweite der Interessen sind, welche hier zur Vertretung gelangen; ihre Aussöhnung untereinander, unter gleichzeitiger Wahrung der gebotenen Rücksichten auf das Staatswohl, ist in der That sehr oft ein recht schwieriges Werk. In der Kölner Bürgerschaft erfreut sich Herr Offermann gleichfalls verdientermaassen allgemeiner Hochachtung und Beliebtheit; auch ist er durch nahe Familienbeziehungen mit den besten Kreisen der ersteren eng verbunden.

Möge der verehrte und hochgeschätzte Jubilar noch recht lange seine Wirksamkeit an der Spitze der grossen Verwaltung, die seiner Leitung unterstellt ist, in ungetrübter körperlicher und geistiger Rüstigkeit fortsetzen, ihm selbst zur Befriedigung und dem Vaterlande zum Wohle.

Zum neuen internationalen Eisenbahn-Frachtrecht.

II. Gebiet und Tragweite des Berner Uebereinkommens.

Wie bereits gezeigt wurde[1]), war es eine unerlässliche Vorbedingung für das Zustandekommen des internationalen Vertragswerkes, dass dasselbe auf den internationalen Verkehr einerseits und auf den Güter-Verkehr andererseits beschränkt wurde. Es ist nur die Ausführung des auf dieser Erkenntniss beruhenden uranfänglichen und stets festgehaltenen Programms, wenn im Art. 1 für die Anwendbarkeit der Vorschriften des Uebereinkommens gefordert wird, dass der Transport der Güter auf der Eisenbahn aus dem Gebiete eines der vertragschliessenden Staaten in das Gebiet eines anderen vertragschliessenden Staates[2]) auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefes erfolge. Denn sofern die Beförderung in jedem Lande auf Grund eines besonderen Frachtbriefes unter Zuhilfenahme von Vermittelungsadressen vorgenommen würde, so läge thatsächlich eine Reihe interner Transporte vor, welche — abgesehen von der jedesmaligen geringen Grenzüberschreitung bei den Grenzbahnhöfen — durch das innere Recht jedes der durchlaufenen Länder beherrscht würden.

Sind diese Beschränkungen des Gebietes des Uebereinkommens wesentlich grundsätzlicher Natur, so haben Erwägungen der Zweckmässigkeit zu weiteren Einengungen seines Geltungsgebietes geführt. Eine solche ist zunächst die im Art. 1 vorgesehene Beschränkung der Anwendbarkeit des Uebereinkommens auf diejenigen Eisenbahnen, welche in der ihm beigefügten Liste verzeichnet sind.[3]) Sodann sind, durch Z. I des (Schluss-) Protokolls[4]), für den Grenzverkehr gewisse Modifikationen der bezüglich des Geltungsgebietes des Uebereinkommens im Art. 1 aufgestellten Grundsätze vorgesehen, welche schon früher in einem besonderen Aufsatze[5]) von uns erörtert worden sind.

Innerhalb dieser von ihm selbst gezogenen Schranken findet das internationale Uebereinkommen gemäss Art. 1 Anwendung auf **alle** seinem Geltungsbereich angehörigen Sendungen.[6]) Dasselbe besteht aus objektiven Rechtsnormen, deren Anwendbarkeit die vertragschliessenden Staaten für ihren gegenseitigen Eisenbahn-Frachtverkehr vereinbart haben. Es ist somit ein Gesetz in der Form eines Staatsvertrages.

In seiner Eigenschaft als Staatsvertrag bindet das internationale Uebereinkommen selbstverständlich sämmtliche vertragschliessenden Staaten. Nach allgemein anerkannten Rechtsgrundsätzen ist keiner der Kontrahenten befugt, einseitig eine Aenderung oder Modifikation des Vereinbarten vorzunehmen. Eine Ausnahme bildet in dieser Hinsicht, nach ausdrücklicher Bestimmung des Staatsvertrages selbst, die Liste der den Uebereinkommen unterworfenen Eisenbahnen, indem nach Art. 1 und

---

[1]) s. den Artikel „I. Lebensfragen“ in Nr. 73 S. 703 d. Ztg.

[2]) Dass der Ausdruck „aus . . . in . . .“ nicht zu eng ausgelegt werden darf, ergibt sich namentlich aus Z. I Abs. 1 des Schlussprotokolls, woselbst vorausgesetzt ist, dass auch Sendungen, welche das Gebiet eines anderen Vertragsstaates nur transitiren, unter gewissen Umständen dem Uebereinkommen unterworfen sind.

[3]) Diese Liste findet sich im Beiblatt zu Nr. 101 des Jahrgangs 1890 S. 1009 ff. d. Ztg., woselbst der ganze Deutsche Text des Uebereinkommens mitgetheilt ist.

[4]) Ebendaselbst S. 1019.

[5]) s. Jahrgang 1890 Nr. 89 S. 866 d. Ztg.

[6]) Die Thatsache, dass sich gewisse Sendungen ihrer Natur nach unbedingt oder bedingt der Anwendung des Uebereinkommens entziehen (Art. 2 und 3), gehört nicht zu den hier in Frage kommenden Beschränkungen des Geltungsgebietes. Ebensowenig liegt eine solche in den Bestimmungen des Staatsvertrages über Beginn und Ende seiner Wirksamkeit (Art. 60 vergl. auch Art. 59).

58 die Hinzufügung sowie die Streichung einer Bahn — letzteres allerdings nur unter Einhaltung gewisser Direktive — lediglich der Anzeige des Staates, welchem die betreffende Bahn angehört, an das Centralamt bedarf. Abgesehen hiervon würde es grundsätzlich nicht minder ausgeschlossen sein, dass ein Theil der vertragschliessenden Staaten untereinander für den Wechselverkehr ihrer Gebiete besondere, dem Uebereinkommen widersprechende Verabredungen treffen. Durch solche Sonderabmachungen würde der Inhalt des untrennbaren Gesammtvertrages in unzulässiger Weise modifizirt und insbesondere die für das ganze Geltungsgebiet vereinbarte Rechtseinheit unterbrochen werden. Auch in dieser Hinsicht ist indess eine Ausnahme statuirt, indem nach § 1 a. E. der Ausführungsbestimmungen zwei oder mehrere Vertragsstaaten in ihrem wechselseitigen Verkehr für Gegenstände, welche vom internationalen Transport ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zugelassen sind, leichtere Bedingungen vereinbaren können. Eine Ausdehnung dieser Ausnahme nach irgend einer Richtung, namentlich etwa auf alle dem Publikum günstigeren Bestimmungen, würde nach bekannten Rechtsgrundsätzen wie nach der zweifellosen Absicht der Vertragschliessenden unzulässig sein.

Indem aber das Uebereinkommen, wie erwähnt, eine allgemein verbindende objektive Rechtsnorm und in diesem Sinne ein Gesetz ist, bedarf es, nachdem ihm die gesetzgebenden Faktoren der vertragschliessenden Staaten soweit erforderlich zugestimmt haben, nicht etwa besonderer innerstaatlicher Gesetze, um die Anwendung innerhalb seines (internationalen) Gebietes zu gewährleisten. Ebensowenig bedarf es einer ausdrücklichen Bestimmung des Uebereinkommens selbst, dass dieses innerhalb seines Gebietes einem Gesetze gleich zu achten ist und alle anderen Gesetze aufhebt oder ausschliesst.

Eine ganz andere Frage aber, welche mit der soeben erörterten nicht vermengt werden darf, ist es, ob diesem gesetzvertretenden Staatsvertrage den Angehörigen der kontrahirenden Staaten gegenüber zwingende oder nur anordnende (dispositive) Kraft zukommt, m. a. W. ob er durch Privatverträge, insbesondere durch diesen gleich zu achtende Bestimmungen der Reglements und Tarife abgeändert werden kann. Dies ist durch Art. 4 des Uebereinkommens entschieden, welcher bestimmt: „Die Bedingungen der gemeinsamen Tarife der Eisenbahnvereine oder Verbände, sowie die Bedingungen der besonderen Tarife der Eisenbahnen haben, sofern diese Tarife auf den internationalen Transport Anwendung finden sollen, insoweit Geltung, als sie diesem Uebereinkommen nicht widersprechen; anderenfalls sind sie nichtig.“ Das einzige Kriterium für die Gültigkeit derartiger Festsetzungen ist somit deren Uebereinstimmung mit dem Uebereinkommen. Andere Unterscheidungen dürfen nicht in das Gesetz hineingetragen werden. Der Deutsche Ausleger wird sich namentlich vor der Unterstellung hüten müssen, als seien, wie dies nach dem Eingange des bisherigen Betriebsreglements der Fall war, abweichende Tarifbestimmungen dann erlaubt, wenn sie dem Publikum günstigere Bedingungen enthalten. Man wird den Redaktoren des Uebereinkommens schon zutrauen dürfen, dass die Weglassung dieser Klausel eine bewusste und absichtliche war. In der That handelte es sich bei Erlassung der Vorschrift des Art. 4 nicht allein, wie bei jener im Anschlusse an Art. 423 des Deutschen Handelsgesetzbuches ergangenen Bestimmung des Betriebsreglements, um die Verhütung gewisser Missbräuche des thatsächlichen Transportmonopols der Eisenbahnen, sondern überdies, und in nicht geringerem Maasse, um den Schutz der Einheitlichkeit des internationalen Rechts.

Sobald also die Voraussetzungen vorliegen, unter welchen die Bestimmungen des internationalen Uebereinkommens Anwendung finden, kann für derartige Transporte kein anderes Recht zur Anwendung kommen, als das in jenem Staatsvertrag festgesetzte. Insbesondere muss, wenn das Gut überhaupt im gegenseitigen Verkehr zwischen den in die Liste aufgenommenen Bahnen der Vertragsstaaten direkt befördert werden soll, der im Art. 6 vorgeschriebene internationale Frachtbrief verwendet und damit auch formell die Herrschaft des im Uebereinkommen vorgesehenen Rechts anerkannt werden. Während nun die Eisenbahn einen derartigen direkten Frachtbrief gemäss Art. 5 des Uebereinkommens — vorbehaltlich der daselbst erwähnten Ausnahmefälle — nicht zurückweisen kann, steht es ganz im Belieben des Absenders, ob er das Gut überhaupt mit direktem Frachtbrief aufgeben und dadurch die Anwendung des internationalen Uebereinkommens herbeiführen, oder ob er die Sendung mit mehreren an Zwischenadressen gerichteten Frachtbriefen von Grenze zu Grenze befördern lassen und damit dem Rechte des Uebereinkommens entziehen will.[7])

Im übrigen ist man, wie bereits in der Denkschrift der Deutschen Kommissare hervorgehoben und im Laufe der Verhandlungen nicht bestritten wurde, davon ausgegangen, dass Sendungen, welche nur theilweise unter die Bestimmungen des Uebereinkommens fallen, weil ihr Aufgabe- oder Bestimmungsort ausserhalb des Vertragsgebietes liegt, nur innerhalb des letzteren auf Grund des internationalen Frachtbriefes befördert werden können, daher beim Eintritt bezw. Austritt der Ausstellung eines neuen Frachtbriefes bedürfen. Hiernach lag es offenbar nicht in der Absicht, zu gestatten, dass derartige Sendungen dem Rechte des Uebereinkommens entzogen werden, und dies etwa dadurch zu ermöglichen, dass für den Gesammttransport ein dem Rechte des Uebereinkommens nicht entsprechender direkter Frachtbrief verwendet werde. Vielmehr sollte ein derartiger, bei seinem Beginn oder Ende die Grenzen des Uebereinkommens überschreitender Transport soweit als möglich nach den Bestimmungen des letzteren befördert werden. Aus diesem Grunde ist die oben erwähnte Ausstellung eines besonderen Frachtbriefes für den jene Grenzen überschreitenden Theil der Beförderungsstrecke verlangt. Es wird deshalb[8]) auch nichts im Wege stehen, für Transporte dieser Art die Anwendung eines einheitlichen Frachtbriefes für die ganze Beförderungsstrecke nach dem durch das Uebereinkommen vorgeschriebenen Formular dadurch zu ermöglichen, dass diejenigen Bahnen der Gesammt-Transportstrecke, welche dem Uebereinkommen nicht unterstehen, sich den Bestimmungen desselben, soweit dies nach deren Inhalt angängig ist, durch ihre Tarifbedingungen freiwillig unterwerfen. Das Bedürfniss einer derartigen Maassnahme dürfte sich namentlich im Verkehr zwischen den Rumänischen Bahnen, welche dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, aber nicht dem Uebereinkommen angehören, und den übrigen Vereinsbahnen, deren gegenseitiger Verkehr unter die Bestimmungen des Uebereinkommens fällt, voraussichtlich geltend machen. G . . . . . r.

[7]) s. Prot. der II. Konferenz S. 7/8. 41.

[8]) — sofern man nur den Ausdruck des Art. 1: „aus dem Gebiete eines der vertragschliessenden Staaten in das Gebiet eines anderen vertragschliessenden Staates“ mehr seinem Sinn, als seinem Wortlaut nach auffasst, vergl. oben Anm. 2.

Personentarifreform.

Nachstehenden Vorschlag stellen wir zur Erörterung:

1. Die IV. Klasse fällt weg. Die Einrichtungen, welche die Süddeutschen Verwaltungen für die Beförderung der Traglasten getroffen haben (Mitnahme bis zu 30 kg im Packwagen), sind für den „kleinen Mann“ viel vortheilhafter als das Fortbestehen der IV. Wagenklasse, vorausgesetzt, dass der Preis der III. Klasse nicht höher gehalten wird, als unten vorgeschlagen. Wer es also wirklich gut mit jenem meint, der möge auf die IV. Klasse verzichten.

2. Die Einheitssätze für 1 Person und 1 km sind:

I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
6 ₰	4 ₰	2 ₰

mit 1 ₰ Schnellzugzuschlag.

3. Um dem gewerbsmässigen Reisen und dem Fernverkehre weitere Erleichterung zu gewähren, werden von den Deutschen Eisenbahnverwaltungen Markenbücher zu ermässigtem Preise ausgegeben, deren Marken bei Lösung von Fahrkarten gegenseitig an Zahlungsstatt angenommen werden:

a) Die Ermässigung beträgt: bei Abnahme von Marken für mindestens 1000 km 15 %, bei Abnahme von solchen für 5000 km 25 %.

b) Demgemäss werden die Markenbücher für die 3 Wagenklassen zu je 1000 und 5000 km und die Marken in 2 Farben für 15 % und 25 % Ermässigung in Abschnitten von 5, 10, 50 und bezw. 100 ℳ ausgegeben. Die Markenbücher werden am Schalter und, wo Bedürfniss vorhanden, in Kaufläden aufgelegt.

c) Bei Lösung der Fahrkarte ist der Umschlag des Markenbuches mit vorzulegen, ein Verkauf einzelner Marken ist daher ausgeschlossen; im übrigen ist das Buch übertragbar.

d) Die Abrechnung unter den Verwaltungen geschieht in erster Reihe durch Austausch der Marken, in zweiter Reihe durch Vergütung des Werths unter Abzug von 15 bezw. 25 %.

x.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Ausgabe von Nachträgen zu den Fahrschein-Verzeichnissen für zusammenstellbare Fahrscheinhefte. Zu den vom 1. Mai d. J. ab gültigen arithmetischen und alphabetischen Fahrschein-Verzeichnissen ist seitens der geschäftsführenden Verwaltung je der II. Nachtrag herausgegeben und an die Vereins-Verwaltungen vertheilt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3227 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Eröffnung und Schluss der Jagd in Belgien und Eröffnung der Jagd in den von der Französischen Nordbahn und Ostbahn durchschnittenen Departements Frankreichs (abgesandt am 1. d. Mts.).

Nr. 3238 vom 23. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehre betheiligten Nichtvereinsbahnen, Begleitschreiben zum II. Nachtrag zu dem vom 1. Mai d. J. ab gültigen arithmetischen Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 26. v. Mts.).

Nr. 3239 vom 23. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehre betheiligten Nichtvereinsbahnen, Begleitschreiben zum II. Nachtrag zu dem vom 1. Mai d. J. ab gültigen alphabetischen Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 28—30. v. Mts.).

Nr. 3250 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend reglementsmässige Lieferfristen (abgesandt am 1. d. Mts.).

Nr. 3273 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Zurückziehung eines Antrages auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 1. d. Mts.).

Nr. 3277 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Eröffnung der Jagd im Grossherzogthum Luxemburg (abgesandt am 1. d. Mts.).

Nr. 3289 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend reglementsmässige Lieferfristen (abgesandt am 1. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Ursachen der Eisenbahnunfälle.

Hierüber ist in der „Zeitschr. f. Eisenb. u. Dampfschifff." vom Freiherrn Dr. v. Sochor, Generaldirektor der Galizischen Carl Ludwigbahn und Mitglied des Herrenhauses, folgender bemerkenswerther Artikel erschienen, welcher unverkürzte Wiedergabe verdient:

„Warum die Eisenbahnunfälle zunehmen? Nach Zahl und Umfang! Diese Frage schwebt auf so vielen Lippen, dass der Versuch einer Antwort wohl entschuldbar erscheint. Sie ist kurz und niemand dürfte sich wohl dagegen erheben: Die Sicherheit auf Eisenbahnen steht im geraden Verhältnisse zu dem Ansehen, in welchem die Qualität der Dienstleistung steht. So lange das Eisenbahnwesen jung war, wurde auf die Qualität der Dienstleistung oben und unten der allergrösste Werth gelegt. Die Unvollkommenheit der Hilfsmittel zwang dazu; die Tüchtigkeit des Individuums musste diese Unvollkommenheit ersetzen, und deshalb bemühte man sich, zu jedem einzelnen Dienstzweige die spezifisch Geeigneten zu wählen und sie in geeigneter Weise in dem betreffenden Dienste zu erziehen. Und darauf kommt es in der That an. Seit Lokomotiven und Schienenweg erfunden sind, ist, ausser auf dem Gebiete des Signalwesens, eigentlich doch keine durchgreifende Erfindung im Eisenbahnwesen gemacht worden; alles sollte sich demnach um die Vertiefung der einzelnen Dienstzweige drehen, denn die Kunst aller Verwaltung beruht eben auf der Entwickelung der individuellen Dienstleistung. Im Laufe der Zeiten hat sich das jedoch wesentlich geändert, und zwar sowohl oben als auch unten. Spezifische Kenntniss des Eisenbahndienstes erschien für die Dienstleistung immer mehr und mehr entbehrlich und allmählich schlich sich die Meinung ein, die Vorschrift und die Strenge ihrer Handhabung sei das Wichtigste, auf das Individuum und seine Durchbildung komme es gar nicht an.

Das Blocksignal und die automatische Weichenstellung gelten als Ersatz für jegliche Ausbildung, und diesen mechanischen Hilfsmitteln gegenüber sind Pflichteifer und Diensttreue so sehr in Misskredit gerathen, dass successive aus den Menschen selbst ebenfalls Automaten werden, die natürlich auch in demselben Augenblicke versagen, in welchem an der mechanischen Reihenfolge irgend eine Unterbrechung eintritt. Das Signal ist vorhanden; wozu noch sorgsam nachsehen, ob es richtig gestellt ist, ob der Signalmann seine Pflicht gethan! Er ist ja dafür verantwortlich, sagt sich der Maschinenführer; und der Signalmann kalkulirt, da steht meine Scheibe genau nach Vorschrift, was kümmert mich der Zug sonst noch? Auf diesem Punkte liegt das Geheimniss der immer häufiger wiederkehrenden grossen Unfälle. Das übermässige Vertrauen in die mechanischen Sicherungsmittel hat nach und nach dazu geführt, den Werth der individuellen Thätigkeit auf Eisenbahnen zu unterschätzen; auf der einen Seite werden die Leistungen der Eisenbahnen maasslos gesteigert und auf der anderen Seite glaubt man, die mechanischen Hilfsmittel seien ausreichend, um sich von besonderer Qualifikation der Eisenbahnbediensteten emanzipiren und um auch in Ansehung der Wahl zum Eisenbahndienste Angebot und Nachfrage als allein entscheidend betrachten zu dürfen.

Schon Weber hat auf den Unterschied zwischen ‚Können' und ‚Wissen' im Eisenbahndienste hingewiesen. Und wie erst seitdem? Der Wissensbereich nimmt unzweifelhaft zu, doch Gelenkigkeit zu allem und jedem scheint mehr und mehr höher im Werthe zu stehen als verlässliches ‚Können', und daraus erklärt sich auch, wie man dazu gelangt ist, weit weniger damit zu erziehen, dass man im Eisenbahndienste belohnt, wenn dauernd ‚nichts geschehen ist', als damit, dass man das allergrösste Gewicht darauf legt, in jedem Falle sorgsam zu strafen, wenn ‚etwas geschehen ist'.

In der Verminderung der Werthschätzung der Individualität und der Erziehung und Eignung des Eisenbahnbeamten liegt jedoch die allergrösste Gefahr für Gegenwart und Zukunft. Gerade deshalb erscheint auf diesem Gebiete die weitestgehende Fürsorge um so dringender geboten, weil es auf den inneren Werth des Eisenbahnbeamten viel, viel mehr ankommt, als auf die sorgsamste Ausbildung automatisch wirkender Hilfsmittel."

Durchführung des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr.

Zugleich mit der Annahme dieses Uebereinkommens und der Ratifikation der Konvention seitens des Oesterreichischen Gesetzgebungskörpers hat derselbe auch den Entwurf eines Gesetzes angenommen, durch welches die Regierung ermächtigt wird, die Bestimmungen des internen Betriebsreglements mit dem internationalen Uebereinkommen auch dann in Uebereinstimmung zu bringen, wenn dessen Vorschriften von den Anordnungen des Handels-Gesetzbuches abweichen. Wie das „V.-Bl. f. E. u. Sch." mittheilt, sind gegenwärtig Unterhandlungen zwischen Oesterreich-Ungarn und Deutschland im Zuge, damit das von denselben unter Zugrundelegung der Prinzipien der Konvention der Umarbeitung unterzogene Betriebsreglement auch in Hinkunft die bisherige Uebereinstimmung bewahren solle.

Benennung der mit 1. Oktober 1891 zur Einführung gelangenden einheitlichen Eisenbahnzeit.

Nachdem bei der Berliner Sommerfahrplan-Konferenz angeregt wurde, für die einzuführende einheitliche Eisenbahnzeit den Ausdruck „Mitteleuropäische Zeit (abgekürzt M. E. Z.)" zu gebrauchen und dieser Vorschlag von der Mehrheit der hierbei vertretenen Bahnen angenommen wurde, haben die beiderseitigen Handelsminister den Bahnverwaltungen bekannt gegeben, dass die obige Bezeichnung für die nach der neuen Einheitszeit erfolgenden Zeitangaben im Eisenbahnverkehr gutge-

heissen und deren allgemeine Anwendung in den Fahrordnungsbüchern und Fahrplanplakaten angeordnet wird.

Eisenbahn-Vorkonzession in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat dem Ingenieur Karl Heinrich Löwenfeld in Wien und Genossen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Baden der Südbahngesellschaft nach Klausen-Leopoldsdorf, sowie für eine eventuelle Fortsetzung von Klausen-Leopoldsdorf zu einem geeigneten Punkte zwischen den Stationen Neulengbach und Pressbaum der Staatsbahnen auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt.

Aktivirung des Sommerfahrplanes mit 1. Mai jeden Jahres vom Jahre 1892 an.

Mit Berufung auf den diesbezüglichen Beschluss der vorerwähnten Berliner internationalen Fahrplankonferenz wurde von den beiderseitigen Handelsministern genehmigt, dass, nachdem seitens der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen kein Einspruch erhoben wurde, dieser Beschluss von Jahre 1892 angefangen auszuführen sei. Da aber diese Ausführung rücksichtlich mehrerer Bahnen oder Bahnlinien mit einer durch das wirkliche Verkehrsbedürfniss nicht gerechtfertigten Vermehrung der Betriebskosten verbunden wäre, so wird dem erwähnten Beschlusse nur hinsichtlich jener Züge Rechnung zu tragen sein, welche den Anschlussverkehr zu vermitteln bestimmt sind, sowie rücksichtlich jener der Sommerfahrordnung angehörigen Züge, welche infolge ihrer Verkehrsbedürfnisse die Aktivirung vor dem 1. Mai vorverlegen müssen. Erheischt dagegen das Verkehrsbedürfniss irgend eines Zuges nicht die Einführung der Sommerfahrordnung am 1. Mai, so ist der spätere Termin hierfür mittelst eines Zusatzes in den Plakaten ersichtlich zu machen.

Prüfung der erfolgten statistischen Anmeldung einer Sendung.

Mit dem Oesterreichischen Gesetze vom 26. Juni 1890 (R.-G.-Bl. Nr. 132) und der bezüglichen Durchführungsverordnung vom 10. Dezember 1890 (R.-G.-Bl. Nr. 213), wurden betreffend die Statistik des auswärtigen Handels den öffentlichen Transportanstalten eine Reihe von Verpflichtungen auferlegt. Unter Hinweis darauf wurden die Bahnen von folgender Anordnung des Finanzministers verständigt: „Um den öffentlichen Transportanstalten bei Uebernahme von frachtbrieflich nach dem Auslande adressirten Gütern zum Weitertransporte die Prüfung des Umstandes zu ermöglichen, bezw. zu erleichtern, ob dieselben bereits der statistischen Anmeldung unterzogen wurden, haben die K. K. Zollämter die erfolgte Abgabe und Uebernahme der statistischen Anmeldescheine in allen jenen Fällen, in welchen dieser Umstand aus den Begleitdokumenten deshalb nicht zweifellos erkannt werden kann, weil die bezüglichen statistischen Anmeldescheine zollamtlicherseits bereits eingezogen wurden, also die Güter nicht bis zu ihrem Austritte in das Ausland begleiten, wie z. B. im Anweisverfahren bei Durchführungsgütern und solchen Ausfuhrgütern, deren Austritt erwiesen werden muss, oder wenn Güter der Ausfuhramtshandlung bei einem Innerlandsamte unterzogen wurden, durch einen entsprechenden kurzen Vormerk auf den Frachtbriefen oder den den letzteren beigegebenen Zollpacketen (auf dem Kuvert) ersichtlich zu machen. Ein solcher Vormerk ist im Begleitscheinverfahren nicht erforderlich, weil das Vorhandensein des Begleitscheines die erfolgte zollamtliche Abfertigung und demnach auch die statistische Anmeldung unzweifelhaft darthut."

Abweisung eines Entschädigungsanspruches für das Zerbrechen einer Glaswaare (Rechtsfall).

Bei der Ausladung einer Sendung Bilder unter Glasrahmen waren die Gläser zerbrochen befunden worden. Die Partei verlangte deshalb eine Entschädigung, weil angeblich die Verladung und der Transport nicht mit der nöthigen Vorsicht erfolgt sei, nachdem die Rahmen so verpackt waren, dass der Schaden bei einer etwas schonenderen Behandlung des Kollos seitens des Bahnpersonals nicht eintreten konnte. Ueber diese Umstände wurde der Beweis sowohl durch die Bediensteten des Aufgebers, als auch durch die Vernehmung zweier Sachverständigen angeboten und durchgeführt, während die ersteren die sorgfältige Verpackung bestätigten, war das Gutachten der beiden Sachverständigen einander widersprechend. Während der eine die Möglichkeit des Zerbrechens, trotz der allerbesten Verpackung ohne alles Verschulden des Bahnpersonals zugab, nahm der andere ein solches Verschulden an. Die beiden unteren Instanzen verurtheilten auch die Bahnverwaltung zum angesprochenen Schadenersatze aus dem Grunde, weil mehr Zeugen, bezw. Sachverständigen-Aussagen für das Verschulden der Bahn, als für das Gegentheil sich aussprachen. Die Königliche Kurie entschied aber unter Aufhebung der beiden unterrichterlichen Urtheile (1891) die Abweisung des Entschädigungsanspruches. In der Begründung wird auf die §§ 424 und 425 des Ungarischen Handelsgesetzbuches (entspricht den Artikeln 423 und 424 des D. a. H.-G.) und auf den § 67 des Eisenbahn-Betriebsreglements Bezug genommen, wonach die Eisenbahnen ihre Haftpflicht bezüglich gewisser, ihrer Natur nach der Beschädigung unterworfenen Güter beschränken, bezw. ganz ausschliessen können und andererseits, weil die in den gedachten Paragraphen ausgesprochene gesetzliche Vermuthung der Gefährdung infolge der Beschaffenheit des Gutes nur durch den vollen Gegenbeweis über das Verschulden der Bahn oder ihrer Leute behoben werden kann, welcher Beweis jedoch von der Partei nicht erbracht wurde. (Ung. Rechtsrevue vom 13. August 1891.)

Zugverspätungen im August 1891.

Im August kamen bei den Eisenbahnzügen mit Personenbeförderung folgende Verspätungen in den Endstationen vor: Bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten 425, bei den Personenzügen über 20 Minuten 912, bei den gemischten Zügen über 30 Minuten 114, im ganzen 1 451. Von diesen Verspätungen wurden veranlasst durch: Abwarten von Zügen 1 318, Post- und Polizei-Amtshandlungen 53. Unregelmässigkeit im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr 1 059, atmosphärische Einflüsse 4, Hindernisse auf der Bahn 25, falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen 1, mangelhaften Zustand der Bahn 44, Schadhaftwerden von Fahrzeugen 24, andere Gründe 29. Die Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten, bezifferte sich auf 178.

Die Wiener Stadtbahn.

Der Statthalter von Niederösterreich hat in der letzten Sitzung der Donauregulirungs-Kommission wichtige Mittheilungen über die von der Regierung der Stadt Wien beabsichtigten öffentlichen Arbeiten, insbesondere der Stadtbahn, gemacht. Unter diesem Namen werden eine Reihe von Linien zusammengefasst, welche selbstverständlich nicht auf einmal, sondern nur allmählich hergestellt werden können. In erster Reihe kommen dabei in Betracht: eine Linie von Penzing durch das Wienthal bis zu einem Punkte der bestehenden Verbindungsbahn; eine Linie von Penzing nach Nussdorf, welche die Franz Josefbahn mit der Westbahn in direkte Verbindung setzt; die Donaukailinie vom Franz Josefbahnhofe bis zur Verbindungsbahn; eine Gürtellinie vom Westbahnhofe bis zum Donaukanal bei der Augartenbrücke und in weiterer Folge eine Linie von der Elisabethbrücke zum Donaukanal. Dieses Programm ergibt sich von selbst aus der Konfiguration der Stadt und wird daher zweifellos auch in dem Projekte der Regierung enthalten sein. Der Bau soll auf eine Reihe von Jahren vertheilt werden. Die Stadtbahn soll auch nicht durchweg den Charakter der grossen Eisenbahnen enthalten, sondern sie wird streckenweise nach dem Muster der Dampftramways gebaut werden, jedoch derart, dass die Wagen stets auf alle in Wien mündenden Linien übergehen können.

Die Regierung wird der diesbezüglichen Konferenz, welche in der nächsten Woche zusammentritt, ihre Vorschläge und Pläne unterbreiten, um einerseits einen Meinungsaustausch mit den Vertretern der interessirten Körperschaften zu pflegen, andererseits aber Klarheit über die eventuellen Beiträge des Landes und der Stadt zu den Kosten dieser Bauten zu erhalten. Wenn es in der Konferenz gelingt, über das finanzielle Moment eine Vereinbarung zu erzielen, so wird die Zustimmung des Landtages und des Gemeinderathes eingeholt werden. Erst dann kann die Regierung dem Reichsrathe einen Gesetzentwurf unterbreiten, und nach der Votirung desselben wird auch die geplante Kommission zur Durchführung der öffentlichen Bauten in Wien gebildet werden.

Unfallversicherung der Eisenbahnreisenden.

Wie in Nr. 65 S. 637 d. Ztg. mitgetheilt wurde, hat die Direktorenkonferenz das von den beiden Unfallversicherungs-Gesellschaften gestellte Ersuchen um Zulassung des Verkaufes ihrer Tickets bei den Eisenbahn-Personenkassen einem Unterausschusse zur Berichterstattung überwiesen. Bei Berathung dieser Angelegenheit ergaben sich jedoch mehrere Schwierigkeiten, welche früher aufzuklären sind, und zwar, wie die Identität gänzlich verunglückter Versicherter nachgewiesen werden könnte und auf welche Art die Hinterbliebenen in den Stand gesetzt würden, ihre Ansprüche geltend zu machen. Weiter, in welcher Weise der ärarischen Stempelpflicht der mit solchen Tickets abzuschliessenden Versicherungsverträge Genüge geleistet werden soll. Vollkommen ausgeschlossen bliebe eine Inanspruchnahme der Personenkassen mit Schreibereien. Nachdem auch in England ein solcher Verschleiss existirt, so wird die Mittheilung des betreffenden Vorganges gewünscht. Zu erwähnen wäre noch ein neues Projekt zur Versicherung gegen Reiseunfälle, nach welchem ein unter der Aegide der Eisenbahnen herausgegebenes Unterhaltungsblatt, das mit dem Zug- und Datumstempel versehen und an den Bahnkassen gegen ein

Maximum von 10 kr. erhältlich wäre, bei einem Unfall als Polize für 1000 fl. zu dienen hätte. Das hierzu nöthige Stammkapital wäre von den Bahnen aufzubringen, welches sich nach versicherungstechnischer Berechnung angeblich sehr gut verzinsen würde. Dieses Projekt wird bei der nächsten in Serajewo am 8. d. Mts. stattfindenden Direktorenkonferenz zur Berathung gelangen.

Die Fortsetzung der Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg nach Aspang.

Die Projektarbeiten für diese Linie sind nun an mehreren Punkten derselben in vollen Angriff genommen und hofft man, noch rechtzeitig dieselben fertig zu stellen, um betreffs des weiteren noch in diesem Jahre um die Vornahme der behördlichen Trassenrevision ansuchen zu können. Die Wichtigkeit dieser Linie nicht nur für den gesammten Osten der Steiermark, sondern auch und insbesondere für die Landeshauptstadt Graz, welche dadurch eine zweite Verbindung mit Wien erhält, bedarf keines Kommentars.

Der Bau dieser Bahn und der mit 1,25 Millionen vom Staat, dem Land und den Anrainern subventionirten Bahn Fürstenfeld-Hartberg füllt die Lücke aus, welche derzeit noch zwischen den Bahnlinien Graz-Fehring-Fürstenfeld und Wien-Aspang besteht und nach deren Vollendung eine direkte zweite Bahnverbindung zwischen Wien und Graz geschaffen sein wird. Die Bahn Wien-Aspang würde dann aufhören eine Sackbahn zu sein.

Lokalbahn Teplitz-Lobositz.

Bei der kürzlich abgehaltenen Trassenrevision für die projektirte Lokalbahn Teplitz-Lobositz wurden seitens der Aussig-Teplitzer Eisenbahn Einwendungen erhoben. Namens der genannten Bahn legte Direktor Schweigert mit eingehender Motivirung gegen den Bau der Bahn, welcher eine Schmälerung der Konzessionsrechte der Aussig-Teplitzer und Bielathalbahn involvire, Protest ein und bat, die Regierung möge dem Projekte die Genehmigung versagen.

Lokalbahn Türje-Szent-Gròt: Baubeginn.

Die Münchener Lokalbahngesellschaft, als Erbauerin der Lokalbahn Csáktornya-Ukk und deren Flügelbahn Szent-Iván-Zala-Egerszeg-Kisfalud-Zala-Egerszeg, hat den Bau der von der Station Türje (nächst Ukk) ausgehenden 5,2 km langen Flügelbahn Türje-Szent-Gròt bereits begonnen und gedenkt die Linie noch vor Jahresschluss dem öffentlichen Betriebe zu übergeben.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die politische Lage hat sich freundlicher gestaltet und es ist das Verdienst der Deutschen Reichsregierung, die friedliche Verständigung angebahnt zu haben, indem sie Frankreich gegenüber ihr Vertrauen durch Aufhebung des Passzwanges an der Grenze bekundete. Dazu kamen, speziell für die Wiener Börse die Aussichten auf die Belebung der Kommunikationen durch die von der Regierung geplanten öffentlichen Arbeiten und die noch immer im Vordergrund stehende Verstaatlichung der Bahnen. Für Carl Ludwigbahn (204), Staatsbahn (282,75), Nordwestbahn (201) und Südbahn (107,25), für beide letztere auch infolge erhöhter Einnahmen, liefen ausländische Kaufaufträge ein. Nordbahn (2830) und Elbethalbahn (212 50) waren vernachlässigt. Eine weichende Tendenz nahmen die Aktien der Südnorddeutschen Verbindungsbahn (170), weil die sich so lange schon hinziehende Umwandlung ihrer Prioritäten erst nach Neujahr mit der Regierung zum endlichen Abschlusse gelangen soll. Dagegen war nach Prag-Duxer Prioritätsaktien (132,50) lebhafter Begehr, da man deren inneren Werth infolge der Verstaatlichung auf 141 berechnet.

Aus der Schweiz.

Kreisschreiben des Eisenbahndepartements an die Hauptbahnen.

Während anderwärts jeder Personenzug von einem speziellen, hierzu befähigten Angestellten (Zugwagenwart) begleitet wird, welcher für Beheizung, Beleuchtung, Schmierung, sowie für Untersuchung und Unterhalt der Bremsen, Zugapparate, Treppen, Thüren, Fenster usw. verantwortlich ist und den Gang des Zuges und der einzelnen Fahrzeuge zu beobachten hat, beschränkt man sich auf den Schweizerischen Bahnen auf eine mehr allgemeine Untersuchung der Züge durch das Stationspersonal. — Während der Fahrt und auf den Zwischenstationen wird den erwähnten Punkten durch das Zugpersonal zum Theil infolge anderweitiger Inanspruchnahme, zum Theil wegen ungenügender Kenntniss der verschiedenen Einrichtungen und deren Behandlung nicht die nöthige Aufmerksamkeit geschenkt. — Wir halten diese Verhältnisse bei den heutigen Anforderungen an die Sicherheit und Bequemlichkeit beim Eisenbahntransport nicht länger für haltbar und laden Sie deshalb ein, für eine intensivere Ueberwachung der rollenden Züge in der oben angedeuteten Weise Anordnungen zu treffen und uns dieselben zur Kenntniss zu bringen.

Vitznau-Rigibahn.

Am 26. v. Mts. hat die noch einzige Lokomotive mit stehendem Kessel die letzte Fahrt gemacht, so dass von nun an nur noch Lokomotiven mit horizontalem Kessel fahren werden. Die stehenden Kessel sind seiner Zeit denjenigen der Mount Washington Bahn nachgebildet worden und haben sich nach im Betriebe vorgenommenen Verbesserungen recht gut bewährt. Sie sind hauptsächlich deshalb durch horizontale ersetzt worden, weil man einen bedeutend geringeren Kohlenverbrauch zu erzielen glaubte, der jedoch ausblieb. Der Verbrauch an Brennmaterial ist ungefähr der gleiche geblieben.

Mönchensteiner Brücke.

Das Expertengutachten der Ingenieure Konradin Zschokke von Aarau und Seifert in Duisburg über das Mönchensteiner Unglück kommt zu folgenden Schlüssen:

Als Ursache der Katastrophe kann mit fast absoluter Gewissheit die mangelhafte Konstruktion der Brücke bezeichnet werden. Die rechnerische Untersuchung ergab eine grosse Zahl von schwachen Punkten und an diesen Punkten Ueberanstrengungen des Materials, wie sie im Brückenbau ganz ungewöhnlich und gänzlich unzulässig sind. Als solche schwache Punkte werden namentlich die mittleren Diagonalen und die Endstreben bezeichnet. Diese sind fast an allen Punkten gebrochen, die mit der Rechnung übereinstimmen. Der Einbruch der Brücke hat nach den übereinstimmenden Angaben der Zeugen am stromaufwärtsliegenden Träger begonnen und zwar wie es scheint und wie es auch nach der Rechnung wahrscheinlich ist, von den mittleren Feldern aus. Eine Entgleisung hat nach den Aussagen der Maschinisten nicht stattgefunden und es spricht auch keine Beobachtung der Experten für eine solche. — Weder an den Brückentheilen noch an den Schwellen und Schienen wurden ältere Schäden, auffällige oder gar schädliche Roststellen beobachtet. Das Eisen hatte nicht denjenigen Grad von Dehnbarkeit, den man heute von gutem Brückenmaterial fordert. Man hat allerdings seit 1874, d. h. seit der Erbauung der Brücke, die Qualitätsansprüche erheblich vermehrt. Das von Eiffel & Co. gewählte Hauptträgersystem kann bei richtiger Durchführung nicht als verwerflich bezeichnet werden. Die konstruktive Durchführung war aber sehr mangelhaft. Es ist nicht einzusehen, warum die Bahn das bessere Bridel'sche Projekt zu Gunsten des weniger guten Eiffel'schen Projektes fallen liess. — Die Eisenqualität entsprach den Bauvorschriften. Die Bearbeitung ist nicht tadellos, aber doch nicht ungenügend. Die im Pflichtenhefte vorgesehene Belastungsprobe ist weder vor noch nach der Kollaudation ausgeführt worden. Die übrigen Bauvorschriften sind als erfüllt anzusehen. — Die Experten konnten nicht in Erfahrung bringen, dass das Verhalten der Brücke beim Betrieb ungewöhnliche Erscheinungen zeigte. Anlässlich der einseitigen Senkung infolge Unterwaschung des linksseitigen Widerlagers im Jahre 1881 fand eine genaue Untersuchung und eine Reparatur statt, der eine Probebelastung folgte, die freilich nur mit 15 km Geschwindigkeit ausgeführt wurde. — Der Einführung der schweren Lokomotiven und der grösseren Fahrgeschwindigkeit sollte durch die im vorigen Jahre vorgenommenen Verstärkungen Rechnung getragen werden. Diese Verstärkungen erwiesen sich aber nur genügend für die Fahrbahn, nicht aber für die anderen schwachen Punkte der Brücke. Die Unterhaltung, wie der Anstrich und die Auswechselung schadhafter Nieten ist gewissenhaft geschehen. Eine besondere Beobachtung hätten auch die konstruktiv schwachen Punkte der Hauptträger gefordert. Die Beobachtung ist wahrscheinlich unterblieben, weil man die Schwächen nicht kannte.

Jungfraubahn.

Bekanntlich hat der Bundesrath die Ertheilung der Genehmigung für die Jungfraubahn noch von dem Ergebniss von weiteren Untersuchungen über die Wirkung eines raschen Aufstiegs in verdünnte Luft abhängig gemacht. Mit diesen Untersuchungen ist Professor Dr. Kronecker in Bern betraut. Derselbe stellt gegenwärtig in der Kuranstalt Schöneck ob Beggenried, wo sich bekanntlich eine grosse pneumatische Glocke befindet, Versuche über den raschen Uebergang in verdünnte Luft an. Die Luft in der pneumatischen Glocke wird durch Auspumpen von Luft derart verdünnt, dass sie ungefähr der Höhenluft auf der Jungfrau entspricht, so dass die Personen, die sich in der Glocke befinden, physiologisch den Prozess einer Fahrt auf die Jungfrau durchmachen. Ueber die Wirkung der Höhenluft auf kräftige Personen liegt ein umfangreiches Material von Bergsteigern und Luftschiffern vor. Es handelt sich nun aber auch darum, zu wissen, wie schwächliche Personen, Frauen, Leute mit Herzfehlern und schwachen Lungen einen raschen Uebergang in die dünnere Luft ertragen, denn auch solche Per-

sonen werden voraussichtlich dereinst, falls sie zustande kommt, die Jungfraubahn benutzen. Was den längeren Aufenthalt in hoher Luft anlangt, so haben die Aerzte Dr. Egli und Dr. Guglielminetti kürzlich auf dem Mont Blanc darüber wissenschaftliche Beobachtungen gesammelt, auf deren Veröffentlichung man gespannt sein mag.

Aus Frankreich.

Eisenbahnwünsche der Generalräthe.

Wie in früheren Jahren so haben sich die Generalräthe der Departements auch während der letzten Tagung mit einer Reihe von Eisenbahnfragen befasst; meistens handelt es sich dabei um die Herstellung oder die Baubeschleunigung neuer Bahnen, von denen im wesentlichen folgende erwähnenswerth sind: Hauptbahn Longeray-Divonne (Ain), Linien Saint-Girons-Foix, Pamiers-Limoux, Lavelanet-Bram und Saint-Antoine-Ballesta (Ariège), Lokalbahn Riceys-Polisot-Essoyes (Aube), Linien Pamiers-Limoux, Lavelanet-Bram und Quillan-Rivesaltes (Aude), Schmalspurbahn Saint-Jean-du-Gard-Saint-André-de-Valborgne-Meyrueis-Millau nebst Abzweigung nach Florac (Aveyron), Linie Vire-Saint-Lô (Calvados), Linien Saujon-Taillebourg und von Barbezieux nach der Eisenbahn Montendre-Cavignac (Charente-Inférieure), Vollspurbahnen Felletin-Ussel und Felletin-Bourganeuf sowie Schmalspurbahn Lavaud-Franche-Chambon-Evaux (Creuse), Linie Falgueyrat-Sigoulès-Gardonne (Dordogne), Verbindung zwischen dem Bahnhof Morlaix und dem Hafen der Stadt (Finistère), Linien Sauve-Eymet, Cavignac-Bordeaux und Bazas-Eauze sowie Güterbahnhof der Staatsbahn in la Bastide-Bordeaux (Gironde), Linie la Brohinière-Bechérel-Dinan (Ille-et-Vilaine), Tours-Sargé (Indre-et-Loire), Dax-Saint-Sever (Landes), Tours-Sargé, Saint-Aignan-Contres-Blois und le Blanc-Argent (Loir-et-Cher), Doppelverbindung Lyon-Saint-Etienne (Loire), zweites Geleis Savenay-Montoir und Linie Gueméné-la Chapelle-sur-Erdre (Loire-Inférieure), Cahors-Moissac (Lot), Anschluss von Florac an das Eisenbahnnetz (Lozère), Linien Mortain-Domfront und Saint-Hilaire-du-Harcouet-Fougères (Manche), Vollspurbahn Fontenay-le-Comte-Cholet (Maine-et-Loire), Linien Esternay-Provins und von Suippes nach der Bahn Bazancourt-Betheniville (Marne), strategische Bahn Brienne-Sorcy (Haute-Marne), Linien Baroncourt-Etain, Montmédy-Stenay oder Dun und Aubreville-Apremont (Meuse), Anschluss der Linie Cercy-la-Tour-Clamecy an den Nivernaiskanal und Linie Neuvy-Saint-Amand (Nièvre), Strecken Cateau-Wassigny und Denain-Saint-Amand sowie Verlängerung der vom Bahnhof Vieux-Condé nach dem Bergwerk Général de Chabaud-la-Tour führenden Zweigbahn bis Bernissart (Nord), Linien Quillon-Rivesaltes und Amélie-les-Bains-Arles-sur-Tech (Pyrénées-Orientales), Linie la Demi-Lune-Lozanne und Anschluss von Saint-Symphorien-sur-Coire an das Netz Fourvières-Westlyon und Villefranche-Tarare (Rhône), Linien Digoin-Etang, Charolles-la Guiche-Cormatin, Autun-Tavernay-La-Selle-en-Morvan-Anost-Château-Chinon, Chalon-sur-Saône-Domblans, Matour-Trembly, Charolles-Saint-Julien-de-Civry und Louhans-Saint-Trivier-de-Courtes (Saône-et-Loire), Linien Annecy-Albertville und Moutiers-Bourg-Saint-Maurice (Savoie), Linie Cluses-Chamonix (Haute-Savoie), Linien Sains-Saint-Gobert-Rougeries, Guise-Hirson, Château-Thierry-Oulchy-le-Château-Soissons-Laon, Nordbahnhof in Paris-Opernplatz-Markthallen und Liart-Mézières (Aisne), Linie Crest-Aspres-les-Veynes (Hautes-Alpes), Apremont-Aubreville (Ardennes), les Laumes-Epinac (Côte d'Or), zweites Geleis auf der Strecke Rennes-Brieuc und Linie Trégulier-Plouëc (Côtes-du-Nord), Linie Paris-Gallardon-Chartres (Eure-et-Loir), Linien Argenton-la Châtre und le Blanc-Argent (Indre), Verbindung von Rambouillet mit der Linie Paris-Limours, Verlängerung der Linie Valmondois-Epiais-Rhus bis zum Westbahnnetz; Linien Magny-en-Vexin-Villeneuve-Saint-Georges, Beaumont-Louvres und Corbeil-Montereau (Seine-et-Oise), Linien Beaucamps-le-Vieux-Vieux-Rouen, Conteville-Candos, Doullens-Wavans und Pont-Remy-Hallencourt (Somme), Linie Fontenay-le-Comte-Cholet (Vendée), Linie Chavroux-Lussac-les-Châteaux (Vienne), endlich Linie Gerbevillers-Bruyères (Vosges).

Zahlreich sind ferner die Wünsche nach Verbesserung des Zugverkehrs; solche Wünsche sind ansgesprochen worden von den Departements: Calvados für die Strecke Caen-Trouville; Charente-Inférieure für die Staatsbahnstrecke Bordeaux-Nantes; Indre-et-Loire für die Orléansstrecke Tours-Châteauroux und für die Staatsbahn im allgemeinen; Loir-et-Cher für die Orléansstrecke Blois-Romantin-Villefranche; Loire für die Tages- und Nacht-Schnellzüge Paris-Saint-Etienne; Maine-et-Loire für die Staatsbahnstrecken Cholet-Angers, Paris-Vivy-Saumur und Montreuil-Bellay-la Poissonnière; Mayenne für die Westbahnstrecken Paris-le Mans-Mayenne und Laval-Châteaubriant; Meuse für die Ostbahnstrecken Charleville-Sedan-Audun-le-Roman, Sedan-Stenay-Verdun, Nancy-Nançois-le-Petit-Châlons und Nançois-le-Petit-Neufchâteau; Morbihan für die Westbahnstrecken Pontivy-St-Brieuc, Ploërmel-Vannes und Nantes-Redon-Vannes; Nièvre für die Mittelmeerstrecke Nevers-Chagny und überhaupt für die Verbindung des Nièvredepartements mit Lyon und der Schweiz; Nord für das Nordbahnnetz im allgemeinen; Rhône für die Mittelmeerstrecken Collonges-Fontaines-Lyon-Saint-Clair und Villefranche-Lyon; Saône-et-Loire für die Nebenbahnlinien des Mittelmeernetzes; Savoie für die Mittelmeerverbindung Paris-Culoz-Chindrieux-Aix-les-Bains-Aiguebelle; Haute-Savoie für die Mittelmeerstrecken la Roche-Bonneville-Cluses und Annemasse-Saint-Gingolph; Aisne für das Ostbahnnetz im allgemeinen, Ardennes für die Ostbahnstrecke Charleville-Audun-le-Roman; Aude für die Südbahnstrecke Carcassone-Castelnaudary; Côte d'Or für die Ostbahnstrecke Bar-sur-Seine-Chatillon-sur-Seine und auf den Mittelmeerstrecken Nuits-sous-Ravières-Chatillon-sur-Seine sowie Chalon-sur-Saône-Dijon; Côtes-du-Nord für die Westbahnstrecken Pontivy-Saint-Brieuc und Lison-Lamballe; Seine-et-Oise für die Westbahnstrecke Paris-Granville und die Mittelmeerstrecke Corbeil-Montargis; Somme für die Nordbahnstrecken Amiens-Lille und Amiens-Le Tréport; endlich Vaucluse für die Mittelmeerstrecken Avignon-Cavaillon-Marseille und Cavaillon-Apt.

Verschiedene Wünsche beziehen sich auf Abänderung der Richtungslinie oder Spurweite von Linien. Die Charente wünscht, dass die der Orléansgesellschaft konzessionirte Linie von Ribérac über Parcoul nach der Eisenbahn Angoulême-Bordeaux ihren Anschlusspunkt in Montmoreau erhält; Charente-Inférieure und Vendée treten für die vollspurige anstatt schmalspurige Ausführung der Orléanslinie Argenton-la Châtre ein; Eure-et-Loir empfiehlt die von Thorigné (Sarthe) nach den Staatsbahnlinien Paris-Bordeaux und Patay-Nogent-le-Rotrou in Aussicht genommene Linie nicht in Courtalain, sondern in la Bazoche-Gouet anzuschliessen; Tarn-et-Garonne wünscht die Führung der durch das Guisonethal über Beaumont und Lombez zu bauenden Schmalspurbahn über Montech, Escatalens und Saint-Porquier; endlich Haute-Vienne spricht sich für Einsetzung eines gemischten Ausschusses der Departements Dordogne und Haute-Vienne aus, um den Anschlusspunkt des beide Departements durchziehenden Lokalbahnnetzes an die Linie Saillat-Bussière-Galant festzusetzen.

Zahlreich sind auch die Tarifwünsche der Departements. Die Einrichtung der Rückfahrkarten wünscht man verbessert durch Ausgabe solcher Karten zwischen den Stationen des Westbahnnetzes und denen des Orléansnetzes (Finistère), durch Verlängerung der Gültigkeitsdauer (Indre-et-Loire), durch Ausdehnung dieser Einrichtung auf dem Mittelmeernetze (Loire), durch Schaffung solcher Karten zwischen allen Stationen des Nordbahnnetzes (Aisne), ferner zwischen den Linien Amiens-Tergnier und denen der Picardie und Flanderns (Somme) und endlich durch gesetzliche Verpflichtung der Eisenbahngesellschaften zwischen allen Französischen Stationen solche Karten auszugeben (Somme). Ferner wünscht Maine-et-Loire die Schaffung direkter Fahrkarten zwischen Angers und jeder andern Station des Staatsbahnnetzes, Marne eine Verbesserung der Fahrkarten II. Klasse zwischen Reims und Nancy, Meuse eine Erleuchtung der Personenwagen in Tunneln von mehr als 1 200 m Länge, Aude die Ermässigung der Personen- und Gütertarife und einen Versuch mit dem Ungarischen Zonentarif, endlich Somme die Heizung der Personenwagen II. und III. Klasse. Für Frachtermässigungen haben sich ausgesprochen Charente-Inférieure bezüglich Düngers jeder Art, Saône-et-Loire bezüglich Kohle, Aude bezüglich Kunstdünger, Somme bezüglich Porphyrsteine und bezüglich der von der Familie gewünschten Leichen der beim Truppentheil verstorbenen Angehörigen des Heeres, endlich Mayenne bezüglich der in Laval aufzugebenden Viehsendungen. Indre-et-Loire hat sich allgemein dafür ausgesprochen, dass die Staatsbahntarife nicht erhöht werden und dass die Eisenbahngesellschaften für Frachtsendungen den ihnen beliebenden Beförderungsweg wählen können, vorausgesetzt, dass sie dem Aufgeber den für ihn günstigsten Tarif zugestehen; ferner Haute-Vienne für eine Aenderung der jetzt üblichen Viehverladung. Loir-et-Cher wendet sich gegen Tarifermässigungen für Hölzer aus dem Landesdepartement nach Paris, wenn nicht zugleich entsprechende Ermässigungen für die Hölzer der Sologne bewilligt würden; Maine-et-Loire verlangt die Erhebung des vollen Tarifs für die über die Possonnièrelinie nach Angers gehenden Sendungen, die jetzt bis la Possonnière den Staatsbahntarif, von la Possonnière bis Angers den Orléanstarif bezahlen; endlich Vaucluse wünscht die Aufhebung oder Umwandlung der Einfuhrtarife besonders für ausländische Weine.

Von sonstigen Wünschen sind folgende erwähnenswerth: Marne macht auf die Gefahren aufmerksam, die aus der Herstellung neuer Anschlussgeleise an die bereits bestehenden auf der Strecke Vitry-le-Francois-Lérouville erwachsen, und verlangt ferner die baldige Vorlegung des Entwurfs, betreffend Abänderung des Lokalbahngesetzes von 1880, an das Parlament. Morbihan verwahrt sich gegen die von der Orléansbahn beschlossene Beseitigung der Eisenbahneinfriedigungen auf dem Netze der Nieder-Bretagne, besonders im Arrondissement Lorient.

Saône-et-Loire schliesslich verlangt vom Staate Entschädigung für die Einverleibung der Lokalbahnen Mâcon-Paray-le-Monial, Châlon-Lons-le-Saunier und Bourg-Saint-Germain-du-Pain in das Hauptbahnnetz.

Aus Spanien.

Nebenbahn-Gesetzentwurf.

Seitdem Eusebio Page s. Zt. einen Gesetzentwurf zur Regelung des Nebenbahnwesens eingebracht, sind zahlreiche derartige Entwürfe zu Tage gefördert worden, zum Theil auch zur Verhandlung gelangt, ohne dass bisher eine Einigung der gesetzgebenden Gewalten zu erreichen gewesen wäre. Jüngst hat der ehemalige Direktor der öffentlichen Arbeiten, Graf San Bernardo, einen neuen Gesetzentwurf dem Senate vorgelegt; ob er aber ein anderes Schicksal haben wird wie seine vielen Vorgänger, ist eine Frage, zu deren Beantwortung menschliches Wissen nicht ausreicht. Der Wortlaut dieses Entwurfs ist folgender:

Art. 1. Als Nebenbahnen im Sinne dieses Gesetzes werden diejenigen Eisenbahnen, deren Spurweite nicht mehr als 1 m beträgt, angesehen.

Art. 2. Die Regierung wird ermächtigt, den allgemeinen Plan für das Nebenbahnnetz aufzustellen; dieser Plan ist nach Feststellung im Ministerrath durch Königlichen Erlass zu genehmigen und kann nur durch Gesetz geändert werden.

Art. 3. Der Staat kann die in den genannten Plan aufgenommenen Eisenbahnen unterstützen: a) durch die Erlaubniss, die Eisenbahn auf den dem allgemeinen Staatsplan angehörigen ehemaligen Strassen erster und zweiter Ordnung, sofern deren Benutzung mit der Eisenbahn vereinbar ist, anzulegen; b) durch die Genehmigung, die Linie auf anderem, dem Staate gehörigen Grundeigenthume anzulegen, sofern dessen bisherige Zwecke dadurch nicht geschädigt werden; in diesem Falle hat der Minister der öffentlichen Arbeiten jedesmal die Vorbehalte und Bedingungen, denen sich der Konzessionswerber unterwerfen muss, festzusetzen; c) durch Gewährleistung während der ersten 20 Betriebsjahre eines 5 % jährlichen Zinses an das zum Bau aufzubringende Kapital, das keinesfalls 80 000 Frcs. für das Kilometer überschreiten darf.

Art. 4. Diese Zinsengewähr wird lediglich für die dem öffentlichen Verkehre übergebenen Strecken bewilligt und tritt in Wirksamkeit: a) bei einer Konzession von weniger als 500 km, sobald die ganze Linie eröffnet ist, b) bei einer Konzession für 500—1 000 km, sobald 400 km eröffnet sind, und c) bei einer Konzession für mehr als 1 000 km, sobald 300 km eröffnet sind.

Art. 5. Die Nebenbahnkonzessionen werden für höchstens 60 Jahre bewilligt, und zwar auf Grund besonderer Gesetze, in denen angegeben sein muss: a) die Schätzung der Ersparniss, die dem Konzessionsinhaber aus der Benutzung der Strasse erwächst, b) der Höchstbetrag des gewährleisteten Anlagekapitals, c) die jährliche kilometrische Betriebsausgabe, die für die Wirkung des gegenwärtigen Gesetzes in Rechnung gestellt werden darf und die sich aus einem unveränderlichen und aus einem, zur Betriebsroheinnahme der Eisenbahn im Verhältniss stehenden, veränderlichen Theile zusammensetzt, d) die Länge der konzessionirten Linie oder Linien, und e) die Geldbusse, welche im Falle der Nichterfüllung der durch die Konzession auferlegten Verpflichtungen innerhalb der gestellten Frist der Konzessionsinhaber zu zahlen hat.

Art. 6. Wenn die im Art. 5 genannten Gesetze genehmigt worden sind, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten einen öffentlichen Wettbewerb für den Bau und Betrieb jeder Eisenbahn oder Eisenbahngruppe zu eröffnen. Die Unterbietung hat sich bei gewährleisteten Bahnen auf den Betrag des gewährleisteten Kapitals, bei Bahnen, deren Unterstützung nur in der Benutzungsgenehmigung von öffentlichem Grundeigenthume besteht, auf die Höchsttarife zu beziehen.

Art. 7. Der Staat darf in keinem Falle mehr als 5 % des in der Konzession genannten Kapitals den Konzessionswerbern bewilligen. Wenn die Betriebseinnahmen die Betriebsausgaben übersteigen, liefert der Staat nur die zur Vervollständigung des gewährleisteten Zinses erforderliche Summe. Wenn der Reinertrag mehr als 5 % des Kapitals beträgt, ist die Hälfte des Ueberschusses zur Zurückzahlung der vom Staate gezahlten Unterstützungen zu verwenden.

Art. 8. Die unter c) des Art. 3 genannten Beihilfen werden im Haushalt des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten in Kapitel 17, Art. 3 eingestellt.

Art. 9. Die vom Staatsschatz aus der Steuer für die auf den Nebenbahnen beförderten Personen und Güter bezogenen Summen sind zu grösserer Entwickelung der öffentlichen Arbeiten zu verwenden.

Art. 10. Die Bestimmungen des gegenwärtigen Gesetzes sind auf die anderweitig ertheilten Nebenbahnkonzessionen nicht anwendbar. Falls man eine der zu den Vollspurbahnen gehörigen Linien in das Nebenbahnnetz aufzunehmen wünschen sollte, bedarf es zunächst einer Erklärung, in welcher der Nutzen der Verringerung der Spurweite dargethan wird. Die bereits konzessionirten Linien können in das genannte Netz nicht aufgenommen werden.

Art. 11. Für den Bau der Nebenbahnen sowie für alle in dem gegenwärtigen Gesetz nicht genannten Punkte gelten die Bestimmungen des allgemeinen Gesetzes vom 23. November 1877 in entsprechender Anwendung, sofern sie nicht den Vorschriften des gegenwärtigen Gesetzes zuwiderlaufen; doch kann der Minister der öffentlichen Arbeiten die Konzessionsinhaber von Nebenbahnen auf Grund des gegenwärtigen Gesetzes davon entbinden, Einfriedigungen längs der Bahn herzustellen, wenn der Verkehr gehörig sichergestellt ist.

Art. 12. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat die zur Ausführung des gegenwärtigen Gesetzes erforderlichen Bestimmungen zu erlassen und die Entwürfe der vorgesehenen Ergänzungsgesetze vorzulegen.

Die Wirkung dieses Gesetzes berechnet sein Urheber derart, dass im Laufe von 22 Jahren 18 556 km neuer Bahnen, und zwar 10 000 km schmalspurig und 8 556 km vollspurig, geschaffen sein würden, während bei dem jetzigen Verfahren unter Aufbringung derselben Summe nur 15 400 km Vollspurbahnen hergestellt werden könnten. Die dem Staatsschatze aus diesem Gesetzentwurfe in den genannten 22 Jahren erwachsenden Lasten veranschlagt der Graf von San Bernardo folgendermaassen:

Betriebsjahr	Beihilfen für Hauptbahnen	Beihilfen für Nebenbahnen	jedes Jahr sind zu bauen: Hauptbahnen	Nebenbahnen
1891/92	19 372 000	—	700	—
1892/93	19 372 000	—	700	—
1893/94	19 372 000	—	700	—
1894/95	19 372 000	—	700	1 000
1895/96	17 372 000	2 000 000	627	500
1896/97	16 372 000	3 000 000	587	500
1897/98	15 372 000	4 000 000	554	500
1898/99	14 372 000	5 000 000	519	500
1899/1900	13 372 000	6 000 000	483	500
1900/01	12 372 000	7 000 000	447	500
1901/02	11 372 000	8 000 000	410	500
1902/03	10 372 000	9 000 000	374	500
1903/04	9 372 000	10 000 000	338	500
1904/05	8 372 000	11 000 000	302	500
1905/06	7 372 000	12 000 000	266	500
1906/07	6 372 000	13 000 000	230	500
1907/08	5 372 000	14 000 000	194	500
1908/09	4 372 000	15 000 000	157	500
1909/10	3 372 000	16 000 000	121	500
1910/11	2 372 000	17 000 000	85	500
1911/12	1 372 000	18 000 000	49	500
1912/13	372 000	19 000 000	13	500
22 Jahre	—	—	8 556	10 000

Aus Russland.

Maassnahmen der Regierung, betreffend die Missernte, insbesondere die ermässigten Tarife für Getreidetransporte.

Seitdem es festgestellt worden ist, dass in einem nicht kleinen Theile Russlands thatsächlich eine Missernte vorliegt, die sich in erster Reihe auf Roggen bezieht, zum Theil auch Weizen nicht unberührt gelassen hat, sind seitens der Staatsregierung, ausser des Verbots der Roggenausfuhr über alle Grenzen des Landes und der Weizenausfuhr speziell aus Transkaukasien nach Persien, mehrfache Maassnahmen zur Linderung der Noth in den von der Missernte betroffenen Gouvernements ergriffen worden. Hier kann in dieser Richtung angeführt werden: die Ermässigung der bestehenden Getreidetarife um 50 %, jedoch nicht unter $^1/_{100}$ Kop. für 1 Pud und Werst, sofern die Sendungen für solche Gouvernements bestimmt sind, in welchen nachgewiesenermaassen der Ernteausfall ein so grosser ist, dass weder für die Ernährung der Bevölkerung, noch auch zur Aussaat Korn vorhanden ist; sodann ist der Tarif für Heu, Stroh, Brahe (Branntweinschlempe und Biertreber) und die Rückstände aus Oel- und Zuckerrübenpressen von allen Russischen Eisenbahnstationen nach den Nothstandsgouvernements in beträchtlichem Grade ermässigt: d. h. bis auf 3 Kop. für 1 Wagen und Werst auf Grund von Frachtscheinen der Landschaftsämter und Regierungsinstitutionen und bis auf 6 Kop. für andere Absender. Gleichzeitig damit hat es das Tarifkomitee auch für nothwendig gehalten, den Viehtransport zu verbilligen und zwar bis zum Satz von 1,25 Kop. für 1 Stück und Werst auf der Hinfahrt zu den Futterplätzen, wohin das Vieh

aus den Nothstandsgebieten geschickt werden soll, während es die Rückfahrt gar gratis zurücklegen kann.

Nach dem neuen Tarif wird z. B. der Transport eines Pudes Heu mit landschaftlichem Frachtschein für eine Strecke von 1 000 Werst nur auf etwa 6 Kop. zu stehen kommen, während er jetzt 40 Kop. kostet. Der Transport von Vieh ist ebenfalls 5 Mal billiger geworden.

Hierdurch wird die Bevölkerung davor geschützt sein, ihr Vieh zu Schleuderpreisen verkaufen zu müssen, weil denselben die Möglichkeit gegeben wird, dasselbe den Winter über durchzufüttern; endlich ist aber gegenwärtig noch die Verfügung getroffen worden, dass Personen, welche aus den betroffenen Gouvernements zeitweilig fortziehen wollen, um auf Erwerb in anderen Theilen des Reiches auszugehen, eine Ermässigung der Personenfahrpreise III. Klasse gewährt erhalten, welche gleichkommt einer Herabsetzung um 80 % der gewöhnlichen Personenbillettaxe. Die Ermässigung der Personenfahrpreise speziell ist gewährt den Einwohnern der Gouvernements: Woronesh, Charkow, Kursk, Tula, Rjäsan, Tambow, Pensa, Ssaratow, Ssamara, Kasan, Ssimbirsk, Nishegorod, Wjätka, Cherson, Perm, Ufa und einzelnen Kreisen der Gouvernements Orel und Tobolsk. Abgesehen von dieser Seite der Thätigkeit der Staatsregierung, so haben sich allenthalben im weiten Reiche Komitees gebildet, um Geldsammlungen zu veranstalten, abgesehen davon, dass aus Staatsmitteln bereits 20 Millionen Rubel dem Minister des Innern zur Disposition gestellt worden sind, so dass zur Linderung der Noth thatsächlich das Mögliche geschieht. Hoffentlich wird das erstrebte Ziel auch erreicht. — Es verdient noch hervorgehoben zu werden, dass das Departement für Eisenbahnangelegenheiten des Finanzministeriums alle getroffenen Maassregeln in einer handlichen Broschüre unter dem Titel: „Die ermässigten Tarife für den Transport von Getreide auf den Eisenbahnen, welche festgesetzt worden sind mit Rücksicht auf die Missernte des Jahres 1891" zusammen gefasst hat. Die Broschüre enthält auch die genaueren Vorschriften, welche zu beobachten sind, um in den Genuss der Vergünstigungen zu gelangen und ist in grosser Anzahl verbreitet worden.

Reglement, betreffend den Pferdetransport.

In Ergänzung des § 51 Punkt 1 des Allgemeinen Statutes für die Russischen Eisenbahnen vom 12. Juni 1885 sind gegenwärtig vom Minister der Verkehrsanstalten ausführliche Regeln über den Transport von Pferden erlassen worden, wobei ein besonderes Augenmerk speziell den Pferden zugewandt worden ist, welche zu Rennen und Ausstellungen bestimmt sind, oder den Staatszüchtereien angehören, oder als Zuchthengste oder Zuchtstuten Verwendung finden. Die Regeln enthalten genaue Bestimmungen über die Reihenfolge der Abfertigung, über den den Pferden zu gewährenden Raum in den Wagen, über das Ein- und Ausladen der Pferde usw.

Die Verkehrsergebnisse vom Monat Juni d. J.

sind soeben von der statistischen Abtheilung des Ministeriums der Verkehrsanstalten publizirt worden und zwar in einer neuen, sehr viel handlicheren Form, als das bisher der Fall war. Während früher die Publikation in Form einer grossen Tabelle stattfand, ist gegenwärtig ein Heft in gross Oktavform herausgegeben worden, was die Benutzung der Zusammenstellung sehr wesentlich erleichtert. Was den Inhalt anlangt, so entnehmen wir der Publikation, dass im Juni überhaupt im Betriebe waren 27 357 (26 554*) Werst (ausschl. die Eisenbahnen Finnlands 1 759 und Transkaspiens 1 343 Werst). Von dieser Gesammtzahl befanden sich in der Verwaltung des Staates 9 977 (8 487) Werst und der Privatbahnen 17 380 (18 067) Werst. Aus diesen beiden Zahlen ergibt sich, dass im Juni das Staatseisenbahnnetz um 1 191 Werst à conto der Privatbahnen gewachsen ist und zwar ist das geschehen infolge der Uebernahme der Libau-Romnyer Bahn auf den Staat.

Der Personenverkehr ergab die folgenden Resultate; es wurden befördert überhaupt . . . 4 183 466 (3 982 731) Personen
davon entfielen auf die Staatsbahnen 734 387 (687 503) „
Privatbahnen 3 449 079 (3 295 228) „
sodass der Personenverkehr eine geringfügige Verminderung erfahren hat. Im Güterverkehr gelangten zur Beförderung:
überhaupt . . . . . 273 880 000 (280 073 000) Pud
davon entfielen auf die Staatsbahnen 65 234 000 (64 582 000) „
Privatbahnen 208 646 000 (215 491 000) „
sodass auch der Güterverkehr eine Abnahme erfahren hat, welche sich fast ausschliesslich auf den Verkehr der Privatbahnen vertheilt und zwar entfällt der grösste Theil auf die Südwestbahnen, nämlich über 5 Millionen Pud.

Aus diesem Verkehre sind an Einnahmen erzielt worden:
überhaupt . . . . . 22 445 703 (21 977 585) R.
davon auf den Staatsbahnen . . . 5 705 518 (5 455 696) „
Privatbahnen . . . 16 740 185 (16 521 889) „

*) Die eingeklammerten Zahlen beziehen sich auf 1890.

Damit wäre über das erste Halbjahr 1891 fortlaufend Bericht erstattet und es interessirt nunmehr, auch einen kurzen Rückblick zu halten auf das Ergebniss des Halbjahr-Verkehrs, als auch namentlich auf die Resultate, die die einzelnen Bahnen erzielt haben. Da finden wir zunächst, dass die Gesammteinnahme von 130 308 594 R. die des Vorjahres um 5,1 % oder 6 331 616 R. überstiegen hat. Im Zusammenhange mit der Steigerung der Gesammteinnahme erfolgte auch ein Zuwachs in der Wersteinnahme; der mittlere Werstertrag beläuft sich im ersten Halbjahr 1891 auf 4,783 R., während er im nämlichen Zeitraum des Vorjahres 4 669 R. betragen hatte. Zur Vergleichung der Gesammteinnahme des laufenden Jahres mit derjenigen der Vorjahre lassen wir nachstehende Tabelle folgen:

Vom 1. Januar bis zum 1. Juli	Gesammteinnahme R.	Wersteinnahme R.
1886	101 092 257	4,170
1887	114 242 329	4,662
1888	125 414 334	4,949
1889	122 056 259	4,847
1890	123 976 978	4,669
1891	130 308 594	4,783

Was den Personen- und Güterverkehr betrifft, so hat ersterer im laufenden Jahre einen Rückgang erfahren, während der Güterverkehr fortfährt zuzunehmen. Im ersten Halbjahr der letzten 6 Jahre stellte sich der Personen- und Gütorverkehr folgendermaassen dar:

	Reisende	Frachtgut in 1 000 Pud
1886	16 138 236	1 192 015
1887	16 443 160	1 404 861
1888	16 985 075	1 547 284
1889	17 798 265	1 584 925
1890	19 187 441	1 553 460
1891	18 944 611	1 622 079

Von der Gesammteinnahme der Russischen Eisenbahnen im ersten Halbjahr 1891 entfallen auf die Staatsbahnen 35 392 465 (32 636 938) R. und auf die Privatbahnen 94 916 129 (91 340 040) R.

Damit kommen wir auf den zweiten Theil unserer Betrachtungen, nämlich wie sich für die einzelne Bahn das finanzielle Ergebniss des Betriebes in der ersten Hälfte des laufenden Jahres stellt. Der leichteren Uebersicht halber folgen die Bahnen Russlands in 3 Gruppen zerlegt und befinden sich in der ersten Gruppe diejenigen Bahnen, deren mittlerer Werstertrag die mittlere Wersteinnahme des gesammten Bahnnetzes übersteigt; zur zweiten Gruppe gehören sodann die Bahnen, deren mittlerer Werstertrag die mittlere Wersteinnahme des gesammten Bahnnetzes nicht erreicht, aber immerhin noch mehr als die Hälfte desselben beträgt und zur dritten — endlich die Bahnen, welche in ihrem mittleren Werstertrag nicht einmal die Hälfte der mittleren Wersteinnahme sämmtlicher Bahnen erreicht haben.

Hiernach gehören zur ersten Gruppe die nachfolgenden 23 Bahnen mit einer Ausdehnung von 10 371 Werst, deren Wersteinnahme die sich auf 4 783 R. beziffernde mittlere Wersteinnahme aller Russischen Eisenbahnen übersteigt.

Eisenbahn	Länge	Einnahme insgesammt	Einnahme für die Werst	gegen 1890
	Werst	R.	R.	%
St. Petersburg-Moskau	609	10 441 058	17 237	+ 5,3
Lodz-Fabrikbahn	26	443 519	17 058	+ 21,5
Moskau-Rjäsan	243	3 006 708	12 373	— 1,9
Zarskoje-Sselo	25	296 143	11 846	+ 1,0
Moskau-Kursk	512	5 734 271	11 200	— 0,4
Warschau-Wien	463	4 784 754	10 334	— 1,4
Moskau-Nishegorod	426	4 247 951	9 972	+ 0,9
Grjäsi-Borissoglebsk	199	1 681 073	8 448	+ 39,5
Transkaukasische	980	8 071 031	8 236	+ 6,3
Wolga-Don	73	591 275	8 100	— 6,5
Rjäsan-Koslow	305	2 419 852	7 934	— 23,9
Orel-Witebsk	488	3 199 059	6 555	+ 12,6
Kursk-Charkow-Asow	763	4 762 574	6 242	— 2,1
Orel-Grjäsi	289	1 784 545	6 175	+ 12,6
Koslow-Wor.-Rostow	780	4 674 266	5 993	+ 22,9
Dünaburg-Witebsk	244	1 427 553	5 851	+ 12,3
Warschau-Brest	200	1 154 919	5 775	— 1,7
Moskau-Jarosl.-Kostroma	363	2 074 857	5 716	+ 5,8
Kursk-Kiew	439	2 497 864	5 690	+ 0,9
Riga-Dünaburg	214	1 134 693	5 302	— 1,6
Moskau-Brest	1 032	5 344 080	5 179	+ 3,8
Katharinenbahn	491	2 735 410	4 920	+ 8,3
St. Petersburg-Warschau	1 207	5 789 829	4 797	— 1,6

In der zweiten Gruppe lassen wir diejenigen Bahnen folgen, deren Wersteinnahme zwar die für die Berichtsperiode sich ergebende mittlere Wersteinnahme aller Bahnen nicht erreicht, aber immer noch über die Hälfte derselben — 2 391 R. — beträgt.

Eisenbahn	Länge	Einnahme insgesammt	Einnahme für die Werst	gegen 1890
	Werst	R.	R.	%
Südwestbahnen	2733	12453564	4744	+ 2,6
Borissoglebsk-Zarizyn	426	1912225	4489	+ 17,2
Weichselbahn	507	2224364	4387	+ 3,5
Rybinsk-Bologoje	280	1138791	4067	— 18,2
Libau-Romny-Kalkuny	1191	4914510	3894	+ 30,3
Baltische	568	2133086	3755	+ 9,8
Wladikawkas	905	3231491	3570	— 27,1
Riga-Bolderaa	17	59460	3498	— 4,7
Charkow-Nikolajew	1031	3547637	3441	+ 2,9
Losowo-Ssewastopol	644	2114394	3283	— 8,5
Schuja-Iwanowo	171	555979	3251	+ 0,1
Tambow-Ssaratow	360	1375367	3213	+ 5,7
Tambow-Koslow	68			
Fastowo	334	1000406	2995	— 1,5
Baskuntschak	72	198180	2753	+ 62,0
Hafenzweigbahn	31	84307	2720	— 12,1
Ssysran-Wjasma	1280	3474365	2714	— 0,7
Iwangorod-Dombrowo	452	1177320	2605	+ 4,9
Liwny	57	148304	2602	+ 24,6
Uralbahn	1016	2621666	2580	— 3,6
Ostaschkow-Rshew	127	323677	2549	+ 5,2
Mitau	127	304322	2396	+ 2,9

Unter der zweiten Gruppe finden wir somit 22 Bahnen mit einer Gesammtausdehnung von 12397 Werst.

Zur dritten Gruppe endlich gehören die übrigen Bahnen, deren Wersteinnahme nicht einmal die Hälfte der mittleren Wersteinnahme aller Bahnen erreicht und sich zwischen 354 und 2319 R. bewegte.

Eisenbahn	Länge	Einnahme insgesammt	Einnahme für die Werst	gegen 1890
	Werst	R.	R.	%
Riga-Tuckum	54	139155	2319	— 10,1
Donez-Kohlenbahn	667	1535355	2302	+ 15,5
Orenburg	508	1040963	2049	+ 10,7
Jarosslaw-Wologda	192	319743	1665	— 26,3
Nowgorod	157	258689	1648	+ 6,2
Polessjebahnen	1414	2142325	1515	+ 8,4
Murom	106	155838	1470	+ 9,4
Pskow-Riga	365	462783	1268	+ 7,9
Borowitschi	28	31997	1143	+ 8,0
Ssamara-Slatoust	753	759078	1008	+ 45,5
Niskowka-Korjukowka	16	14607	913	— 16,6
Rshew-Wjasma	116	105568	910	+ 5,1
Ssosnowka-Bekowo	14	8790	628	— 2,0
Ssedlez-Malkin	62	24218	391	+ 14,3
Brest-Cholm	107	38171	357	— 19,2
Obojan	30	10607	354	+ 13,5

Zu dieser letzteren Gruppe zählen somit 16 Bahnen mit einem Bahnnetz von 4589 Werst.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrswiederaufnahme.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachungen vom 20. August d. J. in Nr. 66 — Inser. Nr. 1683 — und vom 23. d. Mts. in Nr. 76 — Inser. Nr. 1986 — dieser Zeitung bringen wir zur öffentlichen Kenntniss, dass die infolge Wasserschäden eingetretene Verkehrsunterbrechung in der Strecke Waidbruck-Atzwang am 24. d. Mts. behoben und der Gesammtverkehr wieder aufgenommen wurde.

Wien, am 28. September 1891. (1995)
Die Generaldirektion.

2. Güterverkehr.

Am 1. Oktober d. J. wird die im diesseitigen Bezirk an der Neubaustrecke Merchweiler-Göttelborn gelegene Station Göttelborn für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet. Mit dem gleichen Tage treten daher die im diesseitigen Lokal-Gütertarif, den Gütertarifen für den Rheinischen Nachbarverkehr und die übrigen Staatsbahn-Verkehre mit dem linksrheinischen Bezirk enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze in Kraft.

Soweit in einzelnen Tarifen Entfernungen für die Station Göttelborn noch nicht aufgenommen sind, sind der Frachtberechnung die um 5 km erhöhten Entfernungen der Station Wemmetsweiler zu Grunde zu legen.

Köln, den 30. September 1891. (1996)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober cr. n. St. wird für die Beförderung von Frachtgütern von Danzig und Neufahrwasser nach Berditschew, Kiew und Odessa, Stationen der Russischen Südwestbahnen, ein direkter Tarif eingeführt. Exemplare desselben sind bei den betheiligten Deutschen Güter-Abfertigungsstellen, sowie bei der unterzeichneten Verwaltung zum Stückpreise von 0,25 ℳ käuflich zu haben.

Die Direktion (1997 J)
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Mit Geltung vom 1. November d. J. kommt zum Heft V a des Belgisch-Südwestdeutschen Tarifs für den Verkehr der Belgischen Seehäfen mit Pfälzischen Stationen ein Nachtrag III und zum Heft IX a für den Verkehr der Belgischen Häfen mit Stationen der Main-Neckar-Bahn ein Nachtrag IV mit neuen, theils ermässigten, theils geringfügig erhöhten Frachtsätzen für die Stationen Ludwigshafen, Friedrichsfeld (M. N. B.), Heidelberg (M. N. B.) und Schwetzingen (M. N. B.) zur Einführung. Soweit Erhöhungen eintreten, kommen die bisherigen niedrigeren Sätze noch bis zum 10. November d. J. zur Anwendung.

Strassburg, den 25. September 1891. (1998)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Staatsbahnverkehr Elberfeld-Magdeburg. Am 1. Oktober d. J. werden die Stationen Lüchow und Wustrow der Neubaustrecke Salzwedel-Lüchow des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg in den Staatsbahn-Güterverkehr Elberfeld-Magdeburg einbezogen. Der Frachtberechnung werden bis auf weiteres im Verkehr mit Wustrow die um 11 km und im Verkehr mit Lüchow die um 16 km erhöhten Entfernungen der Station Salzwedel zu Grunde gelegt. (1999)

Elberfeld, den 30. September 1891.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Sächsischer Verband. Für den Verkehr der in das Tarifheft 3 einbezogenen Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder, der Georgs-Marienhütten-Eisenbahn, der Niederländischen Staatsbahngesellschaft und der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn einerseits und Stationen der Königl. Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie der in Verbindung mit denselben verwalteten sonstigen Eisenbahnen andererseits, tritt am 1. Oktober d. J. ein Ausnahmetarif für Getreide aller Art, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate und Kleie in Kraft.

Ueber die Höhe der Tarifsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Dresden, am 28. September 1891. (2000)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

An Stelle der auf Seite 14 des Donau-Rhein- und Mainumschlagstarifs vom 25. März 1888 für Artikel des Ausnahmetarifs Nr. 4 im Verkehre mit Regensburg Donaulände publizirten Taxen treten 14 Tage nach erfolgter Bekanntmachung nachstehende ermässigte Frachtsätze in Kraft:

Regensburg Donaulände-Frankfurt a/M. trans. / Regensburg Donaulände-Frankfurt a/M. Hafen	1,30 ℳ
Regensburg Donaulände-Gustavsburg trans.	1,39 „
Regensburg Donaulände-Mainz Hafen	1,41 „
Regensburg Donaulände-Kastel Hafen	1,41 „
Regensburg Donaulände-Mannheim transit	1,42 „
Regensburg Donaulände-Ludwigshafen a/Rh. trans.	1,42 „

per 100 kg.

München, den 25. September 1891. (2001)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Ergänzung des Ausnahmetarifs für geringwerthige Massengüter. Vom 1. Oktober d. J. ab wird im Lokalverkehr und Wechselverkehr der Preussischen Staatseisenbahnen, sowie im Verkehr mit Stationen der Oldenburgischen Staatsbahnen der Artikel

kalkinirtes Kalidüngesalz, aus Klärschlamm oder Zwischenerzeugnissen der Kalisalzverarbeitung gewonnen, mit einem Gehalt von höchstens 10 % an reinem Kali,

in den Ausnahmetarif für geringwerthige Massengüter aufgenommen. (2002)

Magdeburg, den 28. September 1891.

Königliche Eisenbahndirektion, namens aller Königl. Preussischen Staatsbahndirektionen und der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatsbahndirektion.

Die im diesseitigen Verwaltungsbezirk zwischen den Stationen Hildesheim und Düngen gelegene Haltestelle Marienburg wird am 1. Oktober d. J. für den Güterverkehr, zunächst jedoch nur für Frachtgüter in ganzen Wagenladungen eröffnet werden.

Ueber die für die genannte Haltestelle im Lokalverkehr und in den direkten Verkehren mit anderen Bahnen zur Anwendung kommenden Frachtsätze ertheilen die betreffenden Abfertigungsstellen auf Anfrage nähere Auskunft.

Hannover, den 28. September 1891. (2003)

Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Sächsischer, Magdeburg-Sächsischer, Norddeutsch-Sächsischer, Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer, Rheinisch-Westfälisch-Sächsischer Verbandsverkehr. Der am 4. September d. J. eingeführte allgemeine Ausnahmetarif für Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate (einschliesslich Kleie) findet vom 1. Oktober d. J. ab auch im Verkehre mit der Station Reichenberg der K. K. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn Anwendung.

Dresden, den 28. September 1891. (2004)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. November d. J. tritt für den oben genannten Verband ein neuer Gütertarif in Kraft.

Derselbe enthält direkte Sätze für Stationen der Direktionsbezirke Hannover, Frankfurt a. M., Magdeburg und Erfurt, sowie der Oldenburgischen Staatsbahn, der Braunschweigischen Landesbahn, der Hoyaer, Warstein-Lippstadter, Stendal-Tangermünder, Osterwieck-Wasserlebener, Halberstadt-Blankenburger, Neuhaldensleber, Arnstadt-Ichtershausener, Eisenberg-Crossener, Hohenebra-Ebeleber, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer, Saal-, Weimar-Berka-Blankenhainer, Weimar-Geraer, Werra- und Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn im Verkehr mit Stationen der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz Eisenbahn, der Mecklenburgischen Südbahn, des Deutsch-Nordischen Lloyd, der Paulinenaue-Neuruppiner, Prignitzer, Wittenberge-Perleberger, Lübeck-Büchener, Eutin-Lübecker und Kiel-Flensburger Eisenbahn.

Der Gütertarif für den Niederdeutschen Eisenbahnverband vom 1. November 1887 nebst Nachträgen wird hierdurch aufgehoben, mit Ausnahme jedoch der in demselben enthaltenen Frachtsätze für die Stationen der vormaligen Westholsteinischen Bahn und der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn im Verkehr mit den Stationen der Direktionsbezirke Magdeburg und Erfurt, sowie der Thüringischen Privatbahnen, welche bis auf weiteres in Geltung bleiben.

Die in dem neuen Tarife enthaltenen, theilweise veränderten Entfernungen für die Station Neubrandenburg der Mecklenburgischen Südbahn kommen vom 1. November d. J. bezw. soweit Tariferhöhungen damit verbunden sind, vom 15. November d. J. ab auch für die Station Neubrandenburg F. F. bezw. Staatsbahn in den Staatsbahnverkehren Hannover-Berlin, Oldenburg-Berlin und Magdeburg-Berlin zur Anwendung.

Die direkten Frachtsätze für die Stationen Dölitz, Schrödershof und Schwetzin der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz Eisenbahn gelangen am 1. November d. J. ohne Ersatz zur Aufhebung. Ebenso kommen an diesem Tage die bisherigen höheren Tarifsätze für Eil- und Frachtstückgüter zwischen Güstrow und Cassel über Kleinen-Ludwigslust-Wittenberge in Wegfall.

Durch den neuen Gütertarif treten im allgemeinen Ermässigungen, in einzelnen Fällen jedoch auch Tariferhöhungen, sowie mit Erhöhungen verbundene Aufhebungen bestehender direkter Tarifsätze ein.

Bezüglich der letzteren, welche am 15. November d. J. in Kraft treten, wird vom 1. November d. J. ab von den Güter-Abfertigungsstellen der Verbandsstationen Auskunft ertheilt, auch kann der neue Gütertarif von diesem Tage an daselbst käuflich bezogen werden. Inzwischen wird das Tarifbüreau der unterzeichneten Direktion auf etwaige Anfragen Auskunft ertheilen.

Hannover, den 30. September 1891. (2005)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Vom 5. Oktober 1891 ab werden bei der gegenwärtig nur für den Wagenladungs-Güterverkehr eingerichteten Güter-Abfertigungsstelle zu Danzig Weichselbahnhof auch Stückgüter und Eilstückgüter abgefertigt.

Bromberg, d. 29. September 1891. (2006)

Königliche Eisenbahndirektion.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn. Am 1. Oktober d. J. wird zu den Tarifen für den Niederländisch-Dortmund-Gronau-Enscheder Güter- bezw. Kohlenverkehr der Nachtrag III bezw. I eingeführt, enthaltend:

A. Bezüglich des Güterverkehrs.
1. Frachtsätze für verschiedene Stationen der Holländischen Eisenbahngesellschaft.
2. Aenderungen und Ergänzungen der Spezialbestimmungen zu dem Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.
3. Ergänzungen der speziellen Tarifvorschriften.
4. Aenderungen und Ergänzungen des Verzeichnisses der nach Ausnahmetarifen zu befördernden Güter.
5. Berichtigungen.

B. Bezüglich des Kohlenverkehrs.
1. Aenderungen in den Verwaltungsbezirken der Niederländischen Eisenbahnen.
2. Berichtigungen.

Exemplare der Nachträge, welche Frachterhöhungen nicht enthalten, sind in unserem Geschäftslokale hierselbst unentgeltlich zu haben. (2007)

Dortmund, den 30. September 1891.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft.
Die Direktion.

Norddeutsch-Serbischer Eisenbahn-Verband. Am 1. November d. J. tritt zum Tarif, Theil II für den Norddeutsch-Serbischen Eisenbahnverband der III. Nachtrag in Geltung. Derselbe enthält anderweite ermässigte Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 2 bis 4 (Eisen- und Stahlwaaren, Eisen und Stahl und landwirthschaftliche Maschinen) in Mengen von 10 000 kg, sowie anderweite Waarenverzeichnisse dieser Ausnahmetarife. Soweit infolge Einführung dieser neuen Waarenverzeichnisse für einzelne Artikel sich Tariferhöhungen und Verkehrsbeschränkungen ergeben, behalten die bisherigen billigeren Frachtsätze noch bis zum 1. Dezember 1891 Gültigkeit.

Der Nachtrag ist kostenfrei bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen zu beziehen.

Breslau, den 26. September 1891. (2008)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Zum diesseitigen **Lokal-Gütertarife vom 1. April 1890** ist der vom 1. Oktober 1891 an gültige Nachtrag 10 herausgegeben, welcher Tarifsätze für die zwischen den Stationen Hildesheim und Düngen neuangelegte Haltestelle Marienburg enthält. Exemplare des Nachtrags sind bei den Güter-Abfertigungsstellen zu haben.

Hannover, den 29. September 1891. (2009)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 1. Oktober d. J. tritt ein ermässigter Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck auf der Königlichen Militär-Eisenbahn in Kraft. (2010J)

Schöneberg, den 28. September 1891.

Direktion der Militär-Eisenbahn.

---

4. Verdingungen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Es soll die Lieferung von:

20 Stück Normal-Wagenradsätzen und
28 Stück Achswellen für Wagen

im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen im Zimmer 14a unseres Verwaltungsgebäudes hier, Königstrasse, in den Geschäftsstunden zur Einsicht aus und können auch von uns gegen Erstattung der Herstellungskosten im Betrage von 1,50 ℳ durch die Post bezogen werden.

Angebote auf die Lieferung sind bis zum 13. Oktober d. J., Mittags 12 Uhr, auf vorgeschriebenem Formular, versiegelt und auf dem Umschlage mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Radsätzen“ an uns einzureichen.

Zuschlagsfrist: 3 Wochen.

Altona, den 25. September 1891. (2011)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Verkauf von Altmaterialien.

Oldenburgische Staatsbahn. Die auf dem Bahnhofe Oldenburg lagernden Werkstatts- und Betriebsmaterialien-Abfälle, als: Schweisseisen, Eisenblech, Dreh- und Hobelspähne von Schweisseisen und Stahl, Gusseisen, Radreifen und Altschienen etc. sollen an den Meistbietenden verkauft werden.

Die Verkaufsbedingungen und das Materialienverzeichniss können in unserem Revisionsbüreau hierselbst eingesehen, auch gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ von demselben bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf von Altmaterialien“ bis zum 15. Oktober cr., Vormittags 11 Uhr, an uns einzureichen.

Die Oeffnung der Angebote geschieht alsdann in Gegenwart etwa erschienener Käufer. (2012B)

Oldenburg, den 28. September 1891.

Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

6. Verkauf ausser Betrieb gestellter Lokomotiven.

Königliche Eisenbahndirektion Berlin. Verkauf von 19 ausser Betrieb gestellten Lokomotiven am Montag, den 19. Oktober d. J., Vormittags 11 Uhr.

Kaufgebote sind postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Ankauf von Lokomotiven“ an das Maschinentechnische Büreau Berlin W., Königgrätzerstrasse 132 einzureichen.

Angebotsbogen und Verkaufsbedingungen können daselbst während der Geschäftsstunden eingesehen und gegen postfreie Einsendung von 55 ₰ in Baar oder 50 ₰ in 10 ₰-Reichspost-Briefmarken bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 2. November 1891.

Berlin, den 27. September 1891. (2013MG)

Maschinentechnisches Büreau.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Decimalwaagen und Gewichte, Fenstervorsetzer und Kiessiebe von Winkeleisen mit Drahtgeflecht oder Gewebe, Gepäckkarren, Güterbodenkarren, Erdkarren, Vieh-Laderampen, Oberbau-Geräthe, Winden, Hammer- und Hackenstiele aus Hickoryholz, Fackellampen, Harzfackeln, Pechkränze, Krahn-, Anker-, Schiffs- und Holzwagenketten etc. etc.

Theodor Keseling, Düsseldorf.

Billetschränke

einfache, rechteckige und runde drehbare, mit Gefächern von Weissblech liefert die Billetschrankfabrik von

Chr. Hartmann in Elberfeld.

Referenzen: Die verehrlichen Eisenbahn-Direktionen zu Elberfeld, Köln rechtsrheinisch, Münster, Strassburg, Magdeburg, Blankenburg, Breslau, Christiania u. a.

Betriebs-inspectoren

gesucht.

Es werden für die Dampfstrassenbahnen in Berlin und Essen tüchtige Betriebsinspectoren gesucht, welche qualificirt sind, den Betrieb selbständig zu leiten.

Nur solche Bewerber, welche sich bereits in ähnlicher Stellung bewährt haben, wollen sich unter Einreichung von Zeugnissabschriften und Lebenslauf melden beim:

Centralbureau für Secundairbahnen
Herrmann Bachstein,
Berlin SW., Grossbeerenstr. No. 88/89.

Goldene Staats-Medaille.

Die Portland-Cement-Fabrik

Dyckerhoff & Söhne

in Amöneburg bei Biebrich am Rhein

liefert ihr bewährtes vorzügliches Fabrikat unter Bürgschaft für höchste Festigkeit und Zuverlässigkeit.

Productionsfähigkeit der Fabrik: 500000 Fässer pro Jahr.

Niederlagen an allen bedeutenderen Plätzen.

Düsseldorf 1880.

Medaille Breslau 1869

Goldene Medaille. höchste Auszeichnung im Internationalen Wettstreit Arnheim (Holland) 1879.

Verdienst-Medaille Wien 1873.

Goldene Medaille Offenbach a/M. 1879.

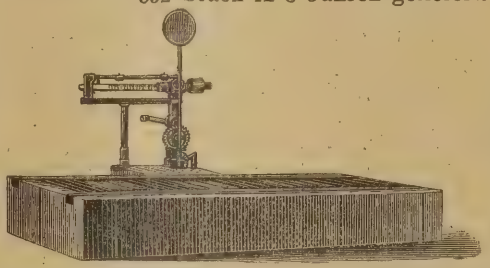
Diplom A: **Erster Preis** für ausgezeichnete Leistung Kassel 1870.

Carl Schenck, Eisengiesserei & Waagenfabrik, Darmstadt

Waggonwaagen mit und ohne Geleisunterbrechung
592 Stück in 8 Jahren geliefert.

Fundament in Stein und Eisen.

Belag in Holz, Riffelblech oder Gusseisen.



Signalscheibe einfach oder mit Sicherheitsvorrichtung.

Entlastung bei Waggonwaagen ohne Geleisunterbrechung mit 15 Umdrehungen.

Bei Waggonwaagen mit Geleisunterbrechung mit 6 Umdrehungen der Kurbel

eventuell mit hydraulischer oder electrischer Hebung der Brücke.

Auswiegung durch Laufgewicht, meistens verbunden mit **Schenck's Registrirapparat.** Verbreitet in ca. 2500 Exemplaren.

Taus	Hund	Zehn.	Kilo		Empfänger. .
9	6	5	3	Brutto	
1	4	9	6	Tara	Datum _____
				Netto	

Prospecte gratis und franco.

Im Uebrigen liefere ich Waagen jeder Art und Grösse.

Kgl. Pr. silberne Staatsmedaille.

Erdmann Kircheis, Aue i. S.

Kgl. Pr. goldene Staatsmedaille.

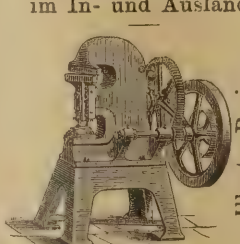
Maschinenfabrik und **Eisengiesserei.**

Specialität: Maschinen, Werkzeuge, Stanzen etc. zur **Blech-** und **Metallbearbeitung.**

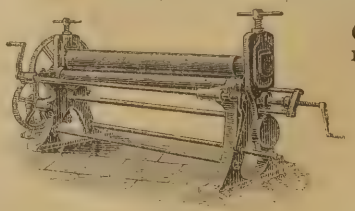
Grösstes Etablissement in dieser Branche.

82mal höchst prämiirt auf allen beschickten Ausstellungen. Diverse Staatsmedaillen, Ehrenpreise, Ehrendiplome und sonstige hohe Auszeichnungen.

Mehrere Patente im In- und Ausland!

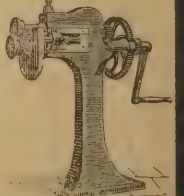


Illustr. Preiscour. gratis und franco.



Garantie für bestes Material u. beste Ausführung!

Jahresproduction 7000 Maschinen.



Gegründet E. K. 1861.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 78.

Zeitung des Vereins

1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Reducteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2300 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 7. Oktober 1891.

Inhalt:

Ueber Eisenbahnunfälle.
Vereins-Mittheilungen:
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Berliner Vorortverkehr.
Personen- und Gepäckverkehr des Direktionsbezirks Magdeburg.
Betriebsergebnisse im August d. J.
Internationales Eisenb.-Frachtrecht.
Technische Einheit im Eisenbahnwesen.
Ständige Tarifkommission.
Ausnahmetarif für Getreide und Mühlenfabrikate.
Betriebseröffnungen.
Eröffnungen und Erweiterungen der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Dortmund-Gronau-Enscheder E.
Kreis Altenaer Schmalspur-E.
Eisenberg-Crossener Eisenbahn.
Militär-Eisenbahn.
Warstein-Lippstadter Eisenbahn.
Stargard-Cüstriner Eisenbahn.
Glasow-Berlinchener Eisenbahn.
Wutha-Ruhlaer Eisenbahn.
Dampfstrassenbahn Gr.-Lichterfelde (Anhalter Bahnhof) - Seehof-Teltow.
Flensburger Strassenb.-Akt.-Ges.
Aus Russland:
Betriebsvertrag mit der Grossen Russischen Eisenbahn-Ges., betr. die Nikolaibahn.
Aenderung der Bestimmung bezüglich des schriftlichen Verkehrs mit dem Ministerium der Verkehrsanstalten.
Nowosseliza-Zweigbahn: Eröffnung der Strecke Shmerinka-Mohilew.
Normalstatut für Eisenbahn-Medizinalwesen.
Centralbahnhof in Warschau.
Winter-Fahrpläne.
Aus Frankreich:
Vorbereitungen im Eisenbahnwesen für den Kriegsfall.
Betriebsergebnisse der Lokalbahnen in 1890.
Betriebsergebnisse der Hauptbahnen im 1. Halbjahr 1891.
Wohlfahrts-Einrichtungen der Eisenbahnbediensteten.
Dienstzeit der Nordbahnbeamten.
Betriebseröffnungen.
Gemeinnützigkeitserklärungen.
Neue Eisenbahngesellschaft.
Konzessionen. Personalnachricht.
Aus Spanien und Portugal:
Störungen des Eisenbahnbetriebes durch Ueberschwemmungen.
Betriebseröffnungen.
Eine Stadtbahn in Madrid.
Urtheile des Reichsgerichts:
Erkenntniss vom 1/12. 1890.
Personalnachrichten:
Werrabahn.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnung von Stationen.
2. Aenderung von Stationsnamen.
3. Güterverkehr.
4. Personen- und Gepäckverkehr.
5. Lagerzinsen und Lieferfristen.
6. Eisenbahn-Effektenverkehr.
7. Verdingungen.
8. Verkauf von Altmaterialien.
9. Verkauf ausser Betrieb gestellter Lokomotiven.
10. Offene Stellen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Ueber Eisenbahnunfälle.

Die in der letzteren Zeit stattgehabten grösseren Eisenbahnunfälle, welche nicht nur im Publikum, sondern auch in Eisenbahnkreisen Beunruhigung verursacht haben, lassen die Erörterung der Frage als zeitgemäss erscheinen, ob und inwiefern im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs in Zu- oder Abnahme begriffen ist.

Die Vereinsstatistik weist für die 10 Jahre 1880—1889 folgende Anzahl von Unfällen und von ohne eigenes Verschulden verunglückten Personen aus:

	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	Durchschnitt
I. Unfälle:											
1. Auf freier Bahn.											
Entgleisungen	286	195	197	204	222	259	250	256	274	257	240
Zusammenstösse . . .	61	68	51	68	64	55	53	59	73	70	62
Sonstige Unfälle . . .	1032	968	1000	1124	1257	1224	1239	1137	1072	1168	1122
zusammen	1379	1231	1248	1396	1543	1538	1542	1452	1419	1495	1424
2. Auf Bahnhöfen und Haltestellen.											
Entgleisungen	769	648	756	783	787	696	650	727	687	585	708
Zusammenstösse . . .	544	489	434	426	471	396	354	397	391	460	436
Sonstige Unfälle . . .	2079	2075	2224	2205	2408	2863	2661	1678	1996	2530	2273
zusammen	3392	3212	3414	3414	3666	3955	3665	2802	3074	3575	3417
3. Zusammen auf freier Bahn, Bahnhöfen und Haltestellen.											
Entgleisungen	1055	843	953	987	1009	955	900	983	961	842	948
Zusammenstösse . . .	605	557	485	494	535	451	407	456	464	530	498
Sonstige Unfälle . . .	3111	3043	3224	3329	3665	4087	3900	2815	3068	3698	3395
zusammen	4771	4443	4662	4810	5209	5493	5207	4254	4493	5070	4841
II. Ohne eigenes Verschulden verunglückte Personen.											
Reisende getödtet . .	8	3	89	2	21	2	24	4	1	21	17
verletzt . . .	129	80	361	67	108	60	140	89	100	154	129
zusammen	137	83	450	69	129	62	164	93	101	175	146

	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	Durchschnitt
Bedienstete											
getödtet . .	36	41	27	25	27	21	13	16	33	36	27
verletzt . . .	259	222	208	197	275	240	217	198	326	367	251
zusammen	295	263	235	222	302	261	230	214	359	403	278
Dritte Personen											
getödtet . .	17	13	10	8	12	7	7	7	9	20	11
verletzt . . .	60	64	37	39	50	55	48	32	51	49	48
zusammen	77	77	47	47	62	62	55	39	60	69	59
Personen überhaupt											
getödtet . .	61	57	126	35	60	30	44	27	43	77	55
verletzt . . .	448	366	606	303	433	355	405	319	477	570	428
zusammen	509	423	732	338	493	385	449	346	520	647	483

Die absolute Anzahl der in 1 Jahre vorkommenden Unfälle und Verunglückungen von Personen ist daher allerdings nicht in Abnahme, sondern eher in Zunahme begriffen, in welchem Umstande jedoch ein beunruhigendes Moment deshalb nicht erblickt werden kann, weil während der in Betracht gezogenen 10 Jahre die Länge der Vereinsbahnen von 56 614 auf 72 447 km, also um 28 %, und der Zugverkehr von 300 Millionen auf 468 Millionen Zugkilometer, also um 56 %, gestiegen ist.

Reduzirt man die Zahl der Unfälle und der Verunglückungen auf die Stärke des Zugverkehrs, so kommt man zu der erfreulichen Ueberzeugung, dass die Unfälle ganz entschieden und zwar ziemlich stetig in Abnahme begriffen sind und auch die Verunglückungen sich in ganz angemessenen Grenzen bewegen.

Auf 100 Millionen Zugkilometer entfallen nämlich:

	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	Durchschnitt
I. Unfälle:											
1. Auf freier Bahn.											
Entgleisungen .	95	62	59	57	58	65	62	61	62	55	63
Zusammenstösse	20	22	16	18	17	14	13	14	17	15	16
Sonstige Unfälle .	344	309	300	311	329	332	309	275	243	248	295
zusammen	459	393	375	386	404	411	384	350	322	318	374
2. Auf Bahnhöfen und Haltestellen.											
Entgleisungen .	256	215	227	216	206	175	162	176	156	124	186
Zusammenstösse	181	163	130	117	123	100	88	96	89	99	115
Sonstige Unfälle .	692	691	668	612	632	721	665	406	453	540	598
zusammen	1129	1069	1025	945	961	996	915	678	698	763	899
3. Zusammen auf freier Bahn, Bahnhöfen und Haltestellen.											
Entgleisungen .	351	269	286	272	264	240	224	236	218	180	249
Zusammenstösse	201	177	145	137	139	113	100	109	105	112	131
Sonstige Unfälle .	1036	971	966	921	961	1026	974	679	696	789	893
zusammen	1588	1417	1397	1330	1364	1379	1298	1024	1019	1081	1273
II. Ohne eigenes Verschulden verunglückte Personen.											
Reisende											
getödtet .	2,7	1,0	26,9	0,5	5,5	0,5	6,0	0,9	0,0	4,4	4,6
verletzt .	43,0	25,8	109,4	18,6	28,4	15,1	35,0	21,7	22,7	32,8	33,8
zusammen	45,7	26,8	136,3	19,1	33,9	15,6	41,0	22,6	22,7	37,2	38,4
Bedienstete											
getödtet .	12,0	13,2	8,2	6,9	7,1	5,3	3,2	3,9	7,5	7,7	7,2
verletzt .	86,3	74,0	63,0	54,6	72,3	60,0	54,2	48,3	74,1	78,4	65,8
zusammen	98,3	87,2	71,2	61,5	79,4	65,3	57,4	52,2	81,6	86,1	73,0
Dritte Personen											
getödtet .	5,6	4,2	3,0	2,2	3,1	1,7	1,7	1,7	2,0	4,2	2,9
verletzt .	20,0	20,6	11,2	10,8	13,1	13,8	12,0	7,7	11,6	10,4	12,7
zusammen	25,6	24,8	14,2	13,0	16,2	15,5	13,7	9,4	13,6	14,6	15,6
Personen überhaupt											
getödtet .	20,3	18,4	38,1	9,6	15,7	7,5	10,9	6,5	9,5	16,3	14,7
verletzt .	149,3	120,4	183,6	84,0	113,8	88,9	101,2	77,7	108,4	121,6	112,3
zusammen	169,6	138,8	221,7	93,6	129,5	96,4	112,1	84,2	117,9	137,9	127,0

Die relative Abnahme der Unfälle beträgt demnach ungefähr, rücksichtlich der Fälle von

Entgleisungen auf freier Bahn . . . . 40 %
„ „ Bahnhöfen . . . . . 50 „
Zusammenstössen auf freier Bahn . . . 25 „
„ „ Bahnhöfen . . . 45 „
sonstigen Unfällen auf freier Bahn . . 25 „
„ „ „ Bahnhöfen . . . 20 „

oder im Durchschnitte, rücksichtlich aller Unfälle, beiläufig 30 %.

Es kann wohl keinem Zweifel unterliegen, dass dieses günstige Resultat lediglich eine Folge der rastlosen Bemühungen der Bahnverwaltungen ist, ihre Betriebseinrichtungen zu verbessern, insbesondere aber die mechanischen Hilfsmittel für die Signalisirung und Weichenstellung und die durchgehenden Bremsen bei personenführenden Zügen immer ausgedehnter anzuwenden.

Was die relativen Zahlen der Tödtungen uud Verletzungen betrifft, so lässt sich auch diesbezüglich und zwar insofern eine Besserung konstatiren, als die 7 Jahre 1883 bis 1889 günstigere Resultate aufweisen wie die 3 Jahre 1880 bis 1882 und selbst im ungünstigsten der erstgenannten 7 Jahre, nämlich im Jahre 1889, um 31 oder 20 % Verunglückungen weniger vorkamen als im Jahre 1880.

Von Interesse ist die Thatsache, dass die relative Abnahme der Zahl der Verunglückungen nicht in demselben, sondern nur in geringerem Maasse erfolgt ist, als die relative Abnahme der Unfälle; das heisst so viel, dass die durchschnittliche Intensität eines Unfalles in Zunahme stand.

Es entfiel nämlich in jedem der betreffenden 10 Jahre auf 100 Unfälle folgende Anzahl von Verunglückungen:

	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	Durchschnitt
Reisende . .	2,9	1,9	9,6	1,4	2,5	1,1	3,2	2,2	2,2	3,4	3,0
Bedienstete .	6,2	5,9	5,0	4,6	5,8	4,8	4,4	5,0	8,0	8,0	5,8
Dritte Personen . .	1,6	1,7	1,0	1,0	1,2	1,1	1,1	0,9	1,3	1,4	1,2
zusammen	10,7	9,5	15,6	7,0	9,5	7,0	8,7	8,1	11,5	12,8	10,0

Man ersieht aus dieser Zusammenstellung, dass — abgesehen von dem unglücklichen Jahre 1882, in welchem Unfälle auf den Badischen Staatsbahnen allein 60 Todte und ein Brückeneinsturz auf der Alföld-Fiumaner Eisenbahn 26 Todte brachten — die durchschnittliche Intensität eines Unfalles in den beiden letzten Jahren 1888 und 1889 grösser war, als in den früheren Jahren.

Es wurde von anderer Seite die Ansicht ausgesprochen, dass in der Blockirung, Centralisirung und Versicherung der Weichen usw. insofern ein Anlass zur Erhöhung der Intensität der Unfälle liege, als durch diese, die Wahrscheinlichkeit des Eintrittes eines Unfalles wesentlich herabmindernden Einrichtungen, das Personal sorgloser gemacht und mit den Zügen auch schneller gefahren werde, so dass dann, wenn doch ein Unfall eintritt, dessen Tragweite leicht grösser werden könne,

als wenn die erwähnten Sicherheitseinrichtungen nicht beständen.

Eine gewisse Berechtigung lässt sich diesen Anschauungen nicht absprechen; ihre Richtigkeit kann aber durch die faktische Zunahme der Intensität der Unfälle in den Jahren 1888 und 1889 durchaus noch nicht als bestätigt angesehen werden. Ein diesfälliges Urtheil bedingt fortgesetzte Beobachtungen durch eine längere Reihe von Jahren, bei welchen Beobachtungen man sich übrigens gegenwärtig halten müsste, dass der Umfang der Folgen der Unfälle so ausserordentlich vom Zufalle beeinflusst wird, dass es überhaupt gewagt ist, aus der Zahl der Verunglückungen für jeden Unfall auf den Werth gewisser Einrichtungen Schlüsse zu ziehen.

Was speziell die Sicherheit der Reisenden betrifft, rücksichtlich welcher schon aus der 2. Tabelle hervorgeht, dass dieselbe im Verhältnisse der Stärke des Zugverkehrs durchaus nicht in Abnahme, sondern eher in Zunahme begriffen ist, macht die folgende Zusammenstellung noch ersichtlich, wieviele nicht selbst verschuldete Verunglückungen von Reisenden auf 1000 Millionen Personenkilometer entfallen.

Reisende	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	Durchschnitt
getödtet . . .	0,9	0,3	8,9	0,2	2,0	0,2	2,0	0,3	0,1	1,5	1,5
verletzt . . .	14,3	8,4	36,1	6,4	9.8	5,2	12,2	7,2	7,7	10,8	11,4
zusammen	15,2	8,7	45,0	6,6	11,8	5,4	14,2	7,5	7,8	12,3	12,9

Auch im Verhältnisse der Stärke des Personenverkehrs gestaltete sich daher die Sicherheit der Reisenden günstig.

Im Durchschnitt ergibt sich für die behandelten 10 Jahre, dass ein Reisender folgende Wegelängen hätte mit der Bahn zurücklegen müssen, um getödtet bezw. verletzt zu werden:

$$\text{Getödtet, bei } \frac{1\,000\,000\,000}{1 \cdot 5} = 666\,666\,666 \text{ km},$$

d. s. 16 666 Fahrten um den Aequator (40 000 km).

$$\text{Getödtet oder verletzt, bei } \frac{1\,000\,000\,000}{12 \cdot 9} = 77\,520\,000 \text{ km},$$

d. s. 1938 Fahrten um den Aequator.

M. R. v. Pichler.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3326 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Einführung einer einheitlichen Eisenbahnzeit im Vereinsgebiete (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 3343 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, sowie an die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona, die Belgische Staatsbahn, die Schweizerische Centralbahn und die Schweizerische Nordostbahn, Begleitschreiben zum Protokoll der am 24./25. September d. J. in Hamburg abgehaltenen Ausschusssitzung (die nächste Ausschusssitzung soll am 3. März 1892 in Bozen stattfinden) (abgesandt am 5. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Berliner Vorortverkehr.

Nach Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin, zugleich namens der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Altona, Erfurt, Bromberg und Magdeburg, ist mit dem 1. d. Mts. für die Abfertigung von Reisenden und Gepäck im Berliner Vorortverkehr ein anderweitiges Verfahren zur Einführung gekommen. Der Vorortverkehr umfasst die Strecken Berlin-Fürstenwalde, Berlin-Straussberg/Rüdersdorf, Berlin-Bernau, Berlin-Oranienburg, Berlin-Nauen, Berlin-Werder, Berlin-Gross-Lichterfelde (Anh. Bhf.), Berlin-Zossen, Berlin-Königswusterhausen.

Folgende wichtigere Abweichungen von den bisherigen Einrichtungen sind hervorzuheben:

I. Personenverkehr.

1. Die Bahnsteige der Stationen werden zum Zwecke der Fahrkartenprüfung abgesperrt.

2. Den Reisenden werden die Plätze seitens des Dienstpersonals nicht angewiesen.

3. Die Signale mit der Stationsglocke fallen fort.

4. Die Wagenthüren dürfen von den Reisenden selbst zum Ein- und Aussteigen geöffnet werden.

5. Die Wagenabtheilungen für Raucher sowohl wie die für Nichtraucher sind besonders kenntlich gemacht.

6. Besondere Abtheilungen für Frauen sind nicht eingerichtet.

7. Die zur Verausgabung kommenden Fahrkarten berechtigen nur zur Fahrt mit den Vorortzügen unter Ausschluss der Fernzüge.

Im Verkehr von Vorort- nach Stadtbahnstationen und umgekehrt ist eine Benutzung sowohl der Vorort- als der Stadtbahnzüge in dem bisherigen Umfange zugelassen.

8. Die nach § 10 Abs. 2 des Betriebsreglements zulässige Unterbrechung der Fahrt auf einer Zwischenstation mit Verlassen des Bahnhofs ist nicht gestattet.

9. Mit Ausnahme der Arbeiter-Wochenkarten, Arbeiter-Rückfahrkarten, Zeitkarten, Schülerkarten und Militärkarten, welche bestehen bleiben, haben Sonderermässigungen aufgehört.

10. Die einfachen Fahrkarten tragen die Bezeichnung „Zwischen“ (Anfangsstation) „und“ (Endstation) und kann mit einer solchen Fahrkarte die einmalige Fahrt beliebig in der einen oder der anderen Richtung zurückgelegt werden. Es kann demnach auf der Abgangsstation auch die Fahrkarte für die Rückfahrt gelöst werden.

11. Die Fahrkarten werden bei der Lösung nicht abgestempelt, sind beim Aufgang zum Bahnsteig dem Fahrkartenschaffner zum Zwecke der Durchlochung vorzuzeigen und werden beim Verlassen des Bahnsteiges abgenommen.

12. Reisende, die ohne den Bahnhof zu verlassen, die Rückfahrt antreten, müssen die für die Rückfahrt schon früher gelösten Fahrkarten vor Antritt der Rückfahrt vom Fahrkartenschaffner der Rückfahrstation durchlochen lassen, widrigenfalls sie als Reisende ohne gültige Fahrkarten behandelt und in Strafe genommen werden.

13. In denjenigen Fällen, in welchen Reisende im Besitze von Fahrkarten sind, die zur Fahrt über die ursprünglich gewählte Zielstation hinaus berechtigen, kann die Durchlochung der 2. Fahrkarte auch durch die Zugführer erfolgen.

14. Zur Bequemlichkeit des reisenden Publikums werden vorläufig auf den Berliner Hauptbahnhöfen Schlesischer Bahnhof, Stettiner Bahnhof, Anhalter Bahnhof, Potsdamer Bahnhof und Lehrter Bahnhof, sowie in Charlottenburg Fahrscheinblocks ausgegeben. Dieselben bestehen aus je 30 Blättern. Jedes Blatt gilt als Fahrtausweis für eine einmalige Fahrt und ist vor Antritt der letzteren auf der Zugangsstation vom Schaffner zu durchlochen und auf der Abgangsstation von dem Schaffner am Ausgange aus dem Block abzutrennen. Die einzelnen Fahrscheine gelten zur Fahrt in der einen oder anderen Richtung auf den von den Endbahnhöfen ausgehenden Vorortstrecken innerhalb der betreffenden Preisgruppen.

Fahrscheinblocks sind nicht an die Person gebunden.

Lose Blätter der Fahrscheinblocks haben keine Gültigkeit.

15. Die Fahrkarten werden für jedes Kalenderjahr neu geliefert und daher mit entsprechendem Aufdruck versehen. Die am 1. Oktober d. J. aufgelegten Karten gelten bis zum 31. Dezember 1892.

16. Die Zurücknahme verkaufter Fahrkarten seitens der Schalterbeamten ist unzulässig.

17. Für Reisende, welche über die Zielstation ihrer Fahrkarten hinauszufahren beabsichtigen oder aus der III. in die II. Wagenklasse überzugehen wünschen, sind auf den Stationen Zuschlagkarten aufgelegt; auch sind mit denselben die Zugführer ausgerüstet. Die Zugführer verabfolgen die Zuschlagkarten nur in denjenigen Fällen, in welchen Reisende über die ursprünglich gewählte Zielstation hinauszufahren beabsichtigen, die diensthuenden Stationsbeamten in den gleichen und in solchen Fällen, in denen ein Uebergang aus der III. in die II. Wagenklasse stattfindet.

18. Der Zutritt zum Bahnsteig ist nur gegen Vorzeigung einer gültigen Fahrkarte oder auch, soweit die Statdbahn-Fernstationen Berlin Schlesischer Bahnhof, Alexanderplatz, Friedrichstrasse, Zoologischer Garten und Charlottenburg in Betracht kommen, gegen Vorzeigung einer am Schalter zum Preise von 10 ₰ erhältlichen Bahnsteigkarte gestattet.

19. Für Hunde in Begleitung von Reisenden müssen Fahrkarten gelöst werden. Die Beförderung von Hunden in den für die Reisenden bestimmten Wagenabtheilen ist auf kleine

Hunde, welche auf dem Schoosse getragen werden, beschränkt. Andere Hunde werden bis auf weiteres zur Beförderung in den besonderen Wagenabtheilen oder im Packwagen zugelassen.

II. Gepäckbeförderung.

1. Freigepäck wird nicht gewährt.

2. Der nach der Stückzahl (ohne Rücksicht auf das Gewicht) festgestellte Gepäcktarif ist gleich dem Personenfahrpreis III. Klasse der zu befahrenden Strecke. Der Reisende hat daher für jedes Stück Gepäck eine entsprechende Fahrkarte III. Klasse zu lösen und diese unter Vorzeigung der für seine Person gelösten Fahrkarte bei der Auflieferung des Gepäcks an die Gepäck-Abfertigungsstelle abzugeben. Der Reisende erhält hierüber einen Ausweis, der bei der Auslieferung des Gepäcks zurückzugeben ist.

3. Für in Verlust gerathene Gepäckstücke wird die eisenbahnseitige Haftpflicht auf den Höchstbetrag von 100 ℳ für 1 Stück beschränkt. Werth- und Interessedeklaration ist ausgeschlossen.

4. Soweit einzelne Züge solche Wagen III. Klasse mit sich führen, welche wie Wagen IV. Klasse eingerichtet sind, ist die frachtfreie Mitführung von Kiepen, Körben u. dergl. in diesen Wagen im gleichen Umfange wie den Reisenden IV. Klasse im gewöhnlichen Verkehr gestattet.

5. Bei den Zügen, welche über die Geleise des Stadt- bezw. Ringverkehrs geführt werden, ist eine Gepäckabfertigung ausgeschlossen. Für das in diese Züge in die Schutzwagenabtheilung eingestellte Gepäck übernimmt die Eisenbahnverwaltung keinerlei Haftpflicht; der Reisende hat für die Entnahme des Gepäcks aus dem Aufbewahrungsraum auf der Ankunfts- oder Abgangsstation selbst zu sorgen.

Personen- und Gepäckverkehr des Direktionsbezirks Magdeburg.

Laut Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Magdeburg sind mit dem 1. d. Mts. im Personen- und Gepäckverkehr des Direktionsbezirks Magdeburg folgende Aenderungen eingetreten: 1. Die über Magdeburg-Potsdam verkehrenden Schnellzüge werden nicht mehr nach und von der Stadtbahn, sondern ausschliesslich nach und von dem Potsdamer Bahnhofe in Berlin befördert. Dementsprechend sind die Fahrkarten des Fernverkehrs und die Gepäck-Frachtsätze nach und von Berlin (Stadtbahn) und Charlottenburg, soweit dieselben ausschliesslich über Magdeburg-Potsdam Gültigkeit haben, aufgehoben. 2. Die über Belzig verkehrenden Personenzüge des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. werden nicht mehr nach und von dem Potsdamer Bahnhofe, sondern nach und von der Stadtbahn in Berlin befördert. Dementsprechend sind die Fahrkarten und die Gepäck-Frachtsätze zwischen Berlin (Potsdamer Bahnhof) und Zehlendorf einerseits und den Stationen der Strecke Wannsee-Drewitz-Belzig-Güsten, sowie den darüber hinaus belegenen Stationen andererseits, soweit die Fahrkarten ausschliesslich Gültigkeit für die Belziger Linie haben, aufgehoben. 3. Der Verkehr der zwischen Berlin (Potsdamer Bahnhof) und Potsdam belegenen Stationen ist vom 1. d. Mts. ab nur noch durch die über das 3. und 4. Geleis verkehrenden Vorortzüge bedient. Zu diesen, nur die II. und III. Klasse führenden Zügen werden nur Fahrkarten zur einfachen Fahrt zu besonders ermässigten Preisen ausgegeben, auch ist ein anderweites Gepäck-Abfertigungsverfahren eingeführt. Es sind deshalb die für den Verkehr zwischen den genannten Stationen und den Stationen westlich von Werder bestehenden Fahrkarten und Gepäck-Frachtsätze aufgehoben.

Betriebsergebnisse im Monat August d. J.

Die vom Reichs-Eisenbahnamt im „Reichs- und Staatsanzeiger“ veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat August d. J. ergibt für die 70 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammt-Betriebslänge von 36 776,31 Kilometer, folgendes: Im Monat August d. J. war die Einnahme aus allen Verkehrszweigen auf 1 km Betriebslänge bei 45 Bahnen mit zusammen 31 128,72 km höher und bei 25 Bahnen mit zusammen 5 647,69 km (darunter 3 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger als in demselben Monat des Vorjahres. In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende August d. J. war dieselbe auf 1 km Betriebslänge bei 56 Bahnen mit zusammen 30 180,81 km höher und bei 14 Bahnen mit zusammen 6 596,13 km (darunter 2 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraum des Vorjahres. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staat für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende August d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 22 859 900 ℳ (15 405 000 ℳ Stammaktien, 2 454 900 ℳ Prioritäts-Stammaktien und 5 000 000 ℳ Prioritätsobligationen), und die Länge derjenigen Strecken, für welche dies Kapital bestimmt ist, 118,83 km, so dass auf je 1 km 192 375 ℳ entfallen. Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende August d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 510 333 829 ℳ (257 637 500 ℳ Stammaktien, 70 307 000 ℳ Prioritäts-Stammaktien und 182 389 329 ℳ Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dies Kapital bestimmt ist, 2 938,53 km, so dass auf je 1 km 173 670 ℳ entfallen.

Eröffnet wurde am 1. August die Strecke Heinrichswalde-Labiau, 55,04 km (Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg).

Internationales Eisenbahn-Frachtrecht.

Wie wir seiner Zeit berichteten, haben in diesem Frühjahre in Berlin Verhandlungen zwischen den Vertretern Oesterreich-Ungarns und Deutschlands stattgefunden, betreffend die Vereinbarung eines den Bestimmungen des Berner Uebereinkommens über das internationale Eisenbahn-Frachtrecht entsprechend modifizirten einheitlichen Eisenbahn-Betriebsreglements. Die Verhandlungen führten zu einer Verständigung. Da nun das Berner Uebereinkommen demnächst die Genehmigung der gesetzgebenden Gewalten in allen betheiligten Staaten erlangt haben dürfte, so ist vor wenigen Wochen seitens Oesterreichs bei der Deutschen Reichsregierung und bei der Ungarischen Regierung der Zusammentritt einer Konferenz in Vorschlag gebracht worden, in welcher die Berathungen über das einheitliche Betriebsreglement zum formellen Abschlusse gebracht werden sollen. Wie der „Berl. Act.“ hört, ist der Vorschlag der Oesterreichischen Regierung angenommen worden. Die Konferenz wird aller Voraussicht nach im Oktober in Wien zusammentreten.

Technische Einheit im Eisenbahnwesen.

Nach einer Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 22. September d. J. ist Bulgarien den zwischen dem Deutschen Reich, Frankreich, Italien, Oesterreich-Ungarn und der Schweiz getroffenen Vereinbarungen, betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen, beigetreten.

Ständige Tarifkommission.

Am 23. und 24. September d. J. haben in Freiburg in Baden Sitzungen der ständigen Tarifkommission der Deutschen Eisenbahnen in Gemeinschaft mit dem Ausschuss der Verkehrsinteressenten stattgefunden. Beschlossen wurde u. a.: In Betreff des Stückgutverkehrs, der Generalkonferenz Deutscher Eisenbahnen vorzuschlagen, einen Spezialtarif für bestimmte Stückgüter für diejenigen Artikel einzuführen, welche zur Zeit in den auf den Preussischen Staatsbahnen und gleichlautend auf anderen Deutschen Eisenbahnen bestehenden Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter aufgenommen sind. Die etwaige weitere Ausbildung dieses Spezialtarifs wird auf den normalen Weg verwiesen.

Ausnahmetarif für Getreide und Mühlenfabrikate.

Dem auf Entfernungen über 200 km gültigen allgemeinen Ausnahmetarif für Getreide, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate und Kleie im Lokal- und Wechselverkehr der Preussischen Staatseisenbahnen usw. sind vom 1. d. Mts. ab die Oberhessischen Eisenbahnen beigetreten, hinsichtlich des Wechselverkehrs mit den Stationen der Preussischen, Oldenburgischen und Sächsischen Staatseisenbahnen, Braunschweigischen Landeseisenbahn, Dortmund-Gronau-Enscheder, Eisern-Siegener, Hoyaer, Warstein-Lippstadter, Georgs-Marienhütten-, Eisenberg-Crossener, Niederländischen Staats- und Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn bezüglich der auf Deutschem Gebiete belegenen Stationen, Saal-, Weimar-Geraer und Werra-Eisenbahn (ohne Kilometerzuschläge), Arnstadt-Ichtershausener, Hohenebra-Ebelebener, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer und Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn (mit Kilometerzuschlägen).

Betriebseröffnungen.

Mainzer Lokalbahnen. Am 21. September d. J. ist an der Strecke Mainz-Hechtsheim die 0,61 km lange Zweiglinie Bretzenheim-Lindenmühle für den Personenverkehr in Betrieb genommen worden.

Eröffnungen und Erweiterungen der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Bromberg. Vom 5. d. Mts. ab werden bei der bisher nur für den Wagenladungs-Güterverkehr eingerichteten Güter-Abfertigungsstelle zu Danzig Weichselbahnhof auch Stückgüter und Eilstückgüter abgefertigt.

Direktionsbezirk Köln (linksrh.). Die an der Neubaustrecke Merchweiler-Göttelborn gelegene Station Göttelborn ist am 1. d. Mts. für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet worden.

Direktionsbezirk Magdeburg. Am 15. d. Mts. ist der an der Bahnstrecke Oebisfelde-Salzwedel zwischen den

Stationen Beetzendorf und Clötze belegene Haltepunkt Bandau für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für die Beförderung von Hunden auf Hundekarten eröffnet worden.

Sächsische Staatseisenbahnen. Der an der Linie Gaschwitz-Meuselwitz gelegene Haltepunkt Wintersdorf ist am 1. d. Mts. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Hessische Ludwigsbahn. Vom 17. September d. J. ab können nach und von der Station Zeilhard auch Güter und Vieh in Wagenladungen abgefertigt werden.

Werra-Eisenbahn. Am 1. d. Mts. ist der zwischen den Stationen Ebersdorf und Niederfullbach errichtete Haltepunkt Grub für den Personenverkehr eröffnet worden.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Ueber die voraussichtliche Gestaltung der Verhältnisse dieser Bahn wird der „B. B.-Z." aus Dortmund geschrieben: Die Entwickelung der Bahn bleibt eine fortgesetzt günstige und der Absatz der angeschlossenen Zechen wird auch nicht zurückgehen, da diese einen Frachtvorsprung nach Nordholland haben und vor den meisten Zechen auch einen solchen nach dem Osten der Provinz und weiterhin. Zudem baut die Harpener Gesellschaft zwei neue Zechen an der Bahn, Gelsenkirchen eine und die Gewerkschaft Westphalia ebenfalls eine, so dass in absehbarer Zeit doppelt so viel Zechen angeschlossen sein werden, als heute. Ferner ist eine grosse Zahl von Eisenwerken an der Bahn gelegen, u. a. das Eisen- und Stahlwerk Hoesch, die Maschinenfabrik Deutschland Aktiengesellschaft, sowie industrielle und kaufmännische Unternehmungen, Ziegeleien usw., die den Güterverkehr von Jahr zu Jahr steigern. Entscheidend für die Entwickelung der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn und deren Zukunft bleibt aber der Kohlenverkehr, der nach oben Gesagtem eine dauernd steigende Ausdehnung erlangen wird. Der zunehmende Verkehr hat Vergrösserung des Betriebsmaterials sowie Neuanschaffungen usw. nothwendig gemacht, die nicht aus dem Betriebe, sondern durch die Neuausgabe von Stammprioritäten bekanntlich gedeckt werden. Die Reineinnahmen werden hierdurch eine Schmälerung kaum erfahren, da die Mehreinnahmen aus den Miethen der Kohlenwagen die Mehrverzinsung des neuen Kapitals fast allein decken. Die in den ersten 8 Monaten dieses Jahres erzielte Mehreinnahme beträgt bereits 192 000 ℳ

Kreis Altenaer Schmalspur-Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht betrugen die Einnahmen im Jahre 1890/91 zusammen 212 743 (218 166) ℳ und die Ausgaben 182 451 (150 348) ℳ Die beförderte Gütermenge betrug 79 527 (86 083) t. Der Rohüberschuss beträgt 30 292 (67 818) ℳ, der Reingewinn 26 532 (59 423) ℳ Die Aktien Lit. A erhalten nach der „Voss. Ztg." $2^1/_5$ ($4^1/_2$)% Dividende, während die Aktien Lit. B, welche im Vorjahr $^1/_2$% Dividende erhalten haben, leer ausgehen.

Eisenberg-Crossener Eisenbahn.

In dem am 31. März d. J. beendeten Betriebsjahre wurden nach dem uns vorliegenden Geschäftsbericht zusammen nach Abzug der Regiefahrten 96 164 ℳ vereinnahmt (d. i. für das Nutzkilometer 3,25 ℳ gegen 3,03 ℳ im Vorjahre). Von der Gesammteinnahme in Höhe von 97 997 ℳ entfallen auf den Personen- und Gepäckverkehr 28 924 ℳ, auf den Güterverkehr 65 395 ℳ und auf Nebeneinnahmen 3 678 ℳ Die Betriebsausgaben erforderten 64 728 ℳ, mithin verbleiben 33 269 ℳ Hierzu treten: Zuschuss aus dem Erneuerungsfonds für beschaffte Schienen usw. 8 732 ℳ, während andererseits die konzessions- und satzungsmässigen Rücklagen in den Erneuerungsfonds und in die Reservefonds I und II mit 6 832 ℳ in Abzug zu bringen sind, so dass sich ein verfügbarer Ueberschuss von 35 169 ℳ ergibt. Die Verwendung desselben findet wie folgt statt: feste Bahnpacht 9 250 ℳ, Einlage in den Tilgungsfonds der im Werthe von 86 700 ℳ beschafften Betriebsmittel und Betriebsgeräthe 3 808 ℳ, Einlage in den Tilgungsfonds der für Verbesserungsbauten bis 1. Oktober 1889 aufgewendeten 32 640 ℳ = 2 075 ℳ, Staatseisenbahnsteuer 360 ℳ, nicht festgestellte persönliche Gewinnantheile 298 ℳ, weiterer Antheil der Gesellschaft an der Betriebseinnahme 8 306 ℳ, an den Betriebspächter als Zinsen seines im Betriebspark und den Verbesserungsbauten angelegten Kapitals von etwa 121 600 ℳ = 11 072 ℳ

Militär-Eisenbahn.

Mit dem 1. d. Mts. ist ein ermässigter Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck auf der Königlichen Militär-Eisenbahn in Kraft getreten.

Warstein-Lippstadter Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht für 1890/91 hat der Verkehr bedauerlicher Weise eine noch erheblichere Abnahme erlitten als im Vorjahre, indem nur 92 421 t Güter gegen 101 090 t im Vorjahre befördert wurden. Die Ursachen sind in dem Niedergang der Eisenindustrie und dem damit verbundenen geringeren Eisenerzverbrauch sowie in den Störungen durch Hochwasser usw. zu suchen. Der Personenverkehr hat im Berichtsjahre eine geringe Steigerung und eine Mehreinnahme von 3 285 ℳ gebracht, während der Güterverkehr eine Mindereinnahme von 26 642 ℳ ergab. Die Gesammteinnahmen stellten sich auf 209 758 ℳ, die Ausgaben auf 137 266 ℳ oder 15 000 ℳ mehr als in 1889/90. Der Ueberschuss beträgt daher nach Abzug der satzungsmässigen Rücklagen usw. 68 343 ℳ, rund 30 000 ℳ weniger als in 1889/90 (97 793 ℳ). Davon erhalten die Prioritätsaktien 30 000 ℳ = 4 % Dividende und die Stammaktien 1,5 % (4 %) = 11 250 ℳ Für das laufende Jahr ist infolge verstärkter Erzsendungen aus den Gruben der Dortmunder Union nach der „V. Ztg." eine Besserung der Verkehrsverhältnisse bereits eingetreten und auch für die Zukunft mit Sicherheit zu erwarten.

Stargard-Cüstriner Eisenbahn.

Nach dem Jahresbericht betrugen die Einnahmen im Jahre 1890/91 (einschl. eines Vortrages aus dem Vorjahre von 43 792 ℳ) 765 579 ℳ; hiervon entfallen auf den Personenverkehr 248 291 ℳ und auf den Güterverkehr 435 854 ℳ Die Betriebsausgaben erforderten 340 363 ℳ, wonach ein Ueberschuss von 425 215 ℳ verbleibt. Nach den konzessions- bezw. satzungsgemässen Rücklagen in den Erneuerungsfonds mit 27 157 ℳ und in den Spezial-Reservefonds mit 6 000 ℳ verbleibt ein verfügbarer Ueberschuss von 392 058 ℳ, welcher wie folgt zu verwenden ist: Verzinsung von Vorschüssen für Anschaffung von Betriebsmitteln sowie Erweiterungsbauten 12 772 ℳ, Tilgung dieser Vorschüsse 2 868 ℳ, Eisenbahnsteuer 5 385 ℳ, 4½ % Dividende auf 3 000 000 Prioritäts-Stammaktien 135 000 ℳ, 2½ % Dividende auf 3 000 000 Stammaktien 75 000 ℳ, Ausstattung des Bilanz-Reservefonds 10 500 ℳ, desgl. des Neben-Erneuerungsfonds 5 000 ℳ und vertragsmässige Gewährung an den Betriebsgaranten für Betriebsrisiko usw. 117 430 ℳ, während der Rest von 28 103 ℳ auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Glasow-Berlinchener Eisenbahn.

Die Betriebseinnahmen im Jahre 1890/91 betrugen einschl. eines Vortrages aus dem Vorjahre von 11 705 ℳ zusammen 85 783 ℳ und die Betriebsausgaben 29 134 ℳ Nach Ausstattung des Erneuerungsfonds und des Spezial-Reservefonds ergibt sich ein verfügbarer Ueberschuss von 50 014 ℳ, aus welchem nach Deckung aller Lasten als Dividende für die Prioritäts-Stammaktien 4½ % = 21 375 ℳ und als Dividende für die Stammaktien 1 % = 4 750 ℳ zur Vertheilung gelangen. Der Betriebsgarant erhält vertragsmässig für Betriebsrisiko usw. 10 825 ℳ; zum Vortrag auf neue Rechnung verbleiben 9 139 ℳ

Wutha-Ruhlaer Eisenbahn.

Die ausserordentliche Generalversammlung dieser Gesellschaft verlängerte das Pachtverhältniss mit dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsunternehmer H. Bachstein-Berlin, welches mit dem 1. Januar 1892 abläuft, auf weitere 5 Jahre.

Dampfstrassenbahn Gr.-Lichterfelde (Anhalter Bahnhof)-Seehof-Teltow.

Die Generalversammlung beschloss, der Firma der obigen Gesellschaft hinter „Teltow" den Zusatz „Stahnsdorf-Klein-Machnow" zu geben und den vorhandenen kleinen Ueberschuss aus dem letzten Betriebsjahre zu Abschreibungen zu verwenden.

Flensburger Strassenbahn-Aktiengesellschaft.

Nach dem für die Zeit vom 1. April 1890 bis 31. März 1891 erstatteten Berichte weist das letzte Betriebsjahr vor dem Umbau (1888/89) nur eine Einnahme von 39 583 ℳ nach, wogegen die Ausgaben 41 871 ℳ betrugen und der somit entstandene Einnahmeausfall von 2 288 ℳ aus dem Reservefonds gedeckt werden musste. Demgegenüber zeigt der Geschäftsbericht von 1890/91 einschl. des von der Stadt Flensburg bewilligten Zuschusses von 1 200 ℳ eine Einnahme von 49 610 ℳ, welcher eine Ausgabe von 42 680 ℳ gegenübersteht und es ist somit neben der Verzinsung der Prioritätsschuld ein Rohgewinn von 6 929 ℳ erzielt worden, welcher zu Abschreibungen auf das Betriebsmaterial-Konto verwendet worden ist.

Aus Russland.

Der Betriebsvertrag mit der Grossen Russischen Eisenbahngesellschaft, betreffend die Nikolaibahn.

Es ist soeben ein Allerhöchster Befehl publizirt worden, danach die Nikolaibahn (Petersburg-Moskau) der Grossen Russischen Eisenbahngesellschaft bis zum 1. Januar 1952 zur Benutzung übergeben worden ist.

Der Vertrag, welcher über diese wichtige Vereinbarung geschlossen worden ist, enthält ungemein detaillirte Bestimmungen über die Verpflichtungen der Gesellschaft dem Staate

gegenüber, die soweit gehen, dass auch darüber Bestimmungen getroffen worden sind, welcher Nationalität die Beamten sein müssen. In dieser Beziehung bestimmt der Kontrakt, dass die Beamten vorzugsweise Russischer Nationalität sein sollen, wobei alle höheren Beamten, sofern sie nicht der Russischen Nationalität angehören, nur mit Genehmigung des Ministers der Verkehrsanstalten zum Dienste zugelassen werden dürfen. Sonst finden sich im Vertrage alle diejenigen Bestimmungen, welche bei Konzessionirungen in letzter Zeit innegehalten und auch in unserer Zeitschrift wiederholt aufgeführt worden sind, die somit nichts besonderes enthalten.

Was das Recht der Staatsregierung zum Auskauf der Bahn anlangt, so hat dieselbe es sich reservirt, vom Jahre 1900 ab die Bahn jederzeit der Grossen Russischen Gesellschaft abzunehmen und sind auch hier wiederum die Auskaufsbedingungen in genauer Anlehnung an frühere Bestimmungen bei gleicher Veranlassung festgesetzt.

Alle diese Dinge fallen im grossen und ganzen nicht besonders auf, wohl aber verdient es Beachtung, dass die Russische Regierung in Fällen, in denen sie die Möglichkeit hätte, wichtige Verkehrsstrassen in ihre direkte Verwaltung zu bekommen, dieses in letzterer Zeit doch nicht immer ausführt, was beinahe darauf hindeutet, als sei die Idee der weiteren Verstaatlichung der Privatbahnen in ein Statium der Beanstandung getreten. Warum das geschieht, wenn überhaupt die Annahme richtig ist, dass die Verstaatlichung der Bahnen ins Stocken gerathen ist, wie es äusserlich erscheint, ist leider nicht festzustellen. Allerdings kann nicht übersehen werden, dass die Grosse Russische Eisenbahngesellschaft eine nicht geringe Machtstellung einnimmt, und sie gewiss alles daran gesetzt haben wird, diese rentabelste Strecke sich zu erhalten, und dies um so mehr, als durch Ausfall der Nikolaibahn die Moskau-Nishni-Nowgoroder Bahn abgesondert von übrigen Linien der Gesellschaft bestehen und verwaltet werden müsste, was pekuniär und in Rücksicht auf den Betrieb gewiss nicht vortheilhaft sein kann.

Aenderung der Bestimmung bezüglich des schriftlichen Verkehrs mit dem Ministerium der Verkehrsanstalten.

Eine Cirkularvorschrift des Ministers der Verkehrsanstalten vom 17. Juli d. J. hebt die Bestimmung aus dem Jahre 1837, welche die Regeln enthält für den schriftlichen Verkehr der einzelnen Institutionen des Ministeriums unter einander, sowie anderer Personen und Institutionen mit dem Ministerium, danach hierfür Papier jeden Formates benutzt werden durfte, auf und bestimmt, dass in solchem Falle nicht weniger als ein halber Bogen Schreibpapier verwandt werden muss.

Nowosseliza-Zweigbahn: Eröffnung der Strecke Shmerinka-Mohilew.

In diesen Tagen findet die Eröffnung der Strecke Shmerinka-Mohilew der Nowosseliza-Zweigbahn statt, die für den Güterverkehr bereits vollständig fertig ist. Die genannte Strecke hat 113 Werst Länge; gleichzeitig mit ihrer Eröffnung werden die Arbeiten auf allen übrigen Strecken in Angriff genommen. Die Nowosselizalinie berührt alle Getreide-Stapelplätze der Gouvernements Podolien und Bessarabien, wie Mohilew, Okniza, Nowosseliza, Bjelzy und Rybniza, wird also die unbequemen Verbindungen ersetzen, welche sich bis dahin auf dem Dnjestr oder mit der Achse vollzogen. Die ganze Linie wird eine Länge von 528 Werst haben. Ueber den Dnjestr sind zwei grosse Brücken projektirt, bei Mohilew und bei Rybniza.

Die Gesammtkosten der Linie sind auf 37 569 622 R. veranschlagt.

Normalstatut für Eisenbahn-Medizinalwesen.

Der Reichsrath wird in der bevorstehenden Session sich mit dem Projekt eines Normalstatuts für das Eisenbahn-Medizinalwesen zu beschäftigen haben.

Centralbahnhof in Warschau.

Für den Bau des neuen Centralbahnhofs in Warschau hat die Warschau-Wiener Eisenbahn die Summe von 1 Million Rubel angewiesen. Der neue Bahnhof wird nach dem Projekt des Warschauer Architekten Huss erbaut werden, das bei der von der Eisenbahnverwaltung zu diesem Zweck ausgeschriebenen Preisbewerbung mit dem ersten Preise prämiirt worden ist.

Winter-Fahrpläne.

Die Konferenz zur Feststellung der Winter-Fahrpläne hat unter dem Präsidium des Obersten W. S. Schilowski, Chef der Exploitationssektion des Ministeriums der Verkehrsanstalten, am 2. v. Mts. ihre Sitzungen eröffnet. An der Konferenz betheiligten sich etwa 50 Vertreter von Eisenbahnen. Uebrigens sollen nicht blos die Fahrpläne ausgearbeitet, sondern auch Maassregeln zur Vervollkommnung und Beschleunigung des Personenverkehrs ausgearbeitet werden.

Aus Frankreich.

Die Vorbereitungen im Eisenbahnwesen für den Kriegsfall.

Die Aufgabe der Eisenbahnen und demnach auch die Vorbereitung für den Kriegsfall ist verschieden, je nachdem es sich um den Eisenbahndienst in Feindesland bezw. in dem vom Feinde besetzten eigenen Lande, also in der Nähe des Kriegsschauplatzes oder um den Eisenbahndienst im Innern des Landes fernab vom Kriegsschauplatze handelt.

Für den Eisenbahndienst auf dem Kriegsschauplatze ist in Frankreich das neuerdings gebildete 5. Genieregiment, das gewöhnlich geradezu als „Eisenbahnregiment“ (régiment des chemins de fer) bezeichnet wird, bestimmt. Die Büreaus des Regiments befinden sich in Versailles in der Kaserne des kleinen Marstalls (petites-écuries), wo auch eine Eisenbahn-Fachschule eingerichtet ist; die Mannschaften sind im Satorylager und auf dem Matrosen-Schiessplatz bei Versailles untergebracht. Sechs Offiziere und 100 Mann sind ständig nach der Staatsbahnlinie Orléans-Patay-Voves-Chartres (76 km), ausserdem kleinere Abtheilungen nach Pont-de-Braye, Nogent-le-Rotrou und verschiedenen anderen Bahnhöfen des Staatsbahnnetzes entsandt, um im Eisenbahndienste ausgebildet zu werden. Auf der erstgenannten Strecke liegt der gesammte Betriebsdienst mit Ausnahme des Rechnungswesens, der Fahrkartenausgabe und der sonstigen mit den Reisenden oder Verfrachtern in Berührung kommenden Dienstzweige in militärischen Händen. Nach Ablauf der Uebungszeit kehren Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften mit dem Zeugniss als Stationsvorsteher, Lokomotivführer, Heizer, Zugführer, Weichensteller oder Signalwärter usw. zum Truppentheil zurück. Gelegentlich des Ausstandes der Mittelmeerbahnbediensteten waren die Mannschaften des Eisenbahnregiments verschiedentlich berufen, für die feiernden Bediensteten einzutreten.

Der Eisenbahndienst im Innern bleibt auch in Kriegszeiten den jetzigen Eisenbahnbeamten anvertraut, doch sind diese für den Kriegsfall schon im Frieden in 9 Feld-Eisenbahnabtheilungen (sections des chemins de fer de campagne) eingetheilt, und zwar: 1. Abtheilung (Paris-Lyon-Mittelmeerbahn), Kommandant de la Molère; 2. Abtheilung (Paris-Lyon-Mittelmeerbahn), Kommandant Bonneau; 3. Abtheilung (Orléansbahn), Kommandant Solacroup; 4. Abtheilung (Westbahn), Kommandant Bauchal: 5. Abtheilung (Nordbahn), Kommandant Bernard; 6. Abtheilung (Ostbahn), Kommandant Joyant; 7. Abtheilung (Südbahn), Kommandant Hausser; 8. Abtheilung (Ost-, West- und Nordbahn), Kommandant Jacqmin; endlich 9. Abtheilung (Staatsbahn), Kommandant Bricka. Im Jahre 1888 war die 4. Abtheilung, 1890 die 1. Abtheilung versuchsweise mobilgemacht.

Betriebsergebnisse der Lokalbahnen in 1890.

Nach der vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten aufgestellten Uebersicht hatten die Lokalbahnen Frankreichs Ende 1890 eine Gesammtlänge von 3 150 km (gegen 2 975 km in 1889) einschliesslich 40 km Gemeinschaftsstrecken mit den Hauptbahnen und ausschliesslich 11 ausser Betrieb befindlicher Kilometer der Strecke Montsecret-Chérencé-le-Roussel. Die neu hinzugekommenen 175 km vertheilen sich mit 18 km auf die Strecke Riom-Volvic (Baugesellschaft von Batignolles), mit 53 km auf die Strecke la Foux-Hyères (Südfrankreichbahn), mit 84 km auf die Strecken Sabres-Labouheyre, Pissos-Parentis und Tartas-Linx (Eisenbahngesellschaft des Landesdepartements) und mit 20 km auf die Strecke Offroy-Ercheu (allgemeine Gesellschaft für wirthschaftliche Bahnen). Die Gesammtlänge von 3 150 km vertheilt sich auf 50 Gesellschaften, unter denen sich auch die Ost- und Orléansbahn, als Eigenthümerin oder Betriebspächterin mehrerer Linien von zusammen 94 bezw. 54 km, befinden. Schmalspurig sind 1 450 km Lokalbahnen.

Das Anlagekapital belief sich Ende 1890 auf 352 420 000 Francs (gegen 337 646 000 Frcs. in 1889) oder bei einer die Gemeinschaftsstrecken nicht umfassenden Baulänge von 3 110 (2 935) km auf 113 000 (115 000) Frcs. für 1 km. Die Betriebseinnahme ausschliesslich der für Staatsrechnung erhobenen Steuer betrug im Berichtsjahre 13 993 000 (12 746 000) Frcs. oder unter Zugrundelegung einer mittleren Betriebslänge von 3 047 (2 724) km nur 4 592 (4 679) Frcs. für 1 km. Die Betriebsausgabe beanspruchte 12 913 000 (11 751 000) Frcs. oder 4 238 (4 314) Frcs. auf 1 km; es verblieb demnach ein Ueberschuss von 1 080 000 (995 000) Frcs. oder 354 (365) Frcs. auf 1 km. Nur auf den Linien Langres-Marne-Langres-Stadt, Bayonne-Biarritz und Saint-Quentin-Guise von zusammen 49 km beträgt die kilometrische Betriebseinnahme mehr als 7 000 Frcs., bei 85 km hält sie sich zwischen 4 000 und 7 000 Frcs., bei allen anderen erreicht sie 4 000 Frcs. nicht; ja bei 1 301 km (gegen 932 km in 1889) reicht die Betriebseinnahme zur Deckung der Betriebsausgabe nicht hin.

Betriebsergebnisse der Hauptbahnen im 1. Halbjahr 1891.

Die Betriebslänge der Hauptbahnen einschl. der von der Orléansbahn betriebenen Lokalbahnen des Sarthedepartements

betrug Ende Juni d. J. 33 167 km gegen 32 808 km zum gleichen Zeitpunkt des Vorjahres. Die Betriebseinnahmen beliefen sich nach den Wochenausweisen auf 527 848 930 Frcs. gegen 519 413 187 Frcs. im gleichen Zeitraum 1890; abgesehen von der Mont Cenislinie und der Nordbahn, die einen Rückgang der Einnahme erfuhren, haben sämmtliche übrigen Netze Mehreinnahmen aufzuweisen.

Wohlfahrtseinrichtungen der Eisenbahnbediensteten.

1. Mehrere Beamten der Orléansbahn haben eine durch Erlass des Präfekten vom 4. Juli d. J. genehmigte Gesellschaft gegründet, deren Zweck es ist, sich der Waisen ihrer ehemaligen Mitglieder anzunehmen, für ihre ersten Bedürfnisse zu sorgen und ihnen den Beginn ihrer Laufbahn zu erleichtern. Verwaltet wird die Gesellschaft für Waisenversorgung durch einen Verwaltungsrath von 32 Mitgliedern, in dem die 7 grossen Netze und die Gürtelbahn durch je 4 aus den Gesellschaftsangehörigen gewählte Mitglieder vertreten sind. Der monatliche Beitrag beträgt 1 Frcs.

2. Bei der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, welche nicht wie die übrigen Gesellschaften eine Einrichtung zur Beschaffung von Verbrauchsgegenständen für ihre Bediensteten ins Leben gerufen hat, haben diese letzteren im Jahre 1889 einen „Verein der Beamten der Paris-Lyon-Mittelmeergesellschaft“ (Union des agents de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée) gegründet, der den Zweck hat, seinen in einzelne Gruppen getheilten Mitgliedern von den Kaufleuten bei Baarzahlung Preisermässigungen der nothwendigen Verbrauchsgegenstände und Lebensmittel zu erwirken. Jeder Gesellschaftsbeamte ohne Unterschied kann Mitglied des Vereins werden, der im März 1890 kaum 8 000 und heute bereits 15 950 Mitglieder zählt. Der Verein hat seinen Mitgliedern bisher eine Gesammtersparniss von fast $1^1/_2$ Millionen Francs eingebracht.

3. Die von den 7 grossen Gesellschaften, der Gürtelbahn und der Staatsbahn eingerichteten Ruhegehaltskassen hatten Ende 1889 eine Mitgliederzahl von 121 541 und einen Vermögensbestand von 226 778 639, 65 Frcs. Im Laufe des Jahres 1889 wurden durch Mitgliederbeiträge 4 946 401, 24 Frcs., durch Gesellschaftszuschüsse und verschiedene Einnahmen 24 806 607, 49 Francs aufgebracht. An Ruhegehältern und sonstigen Unterstützungen wurden an 24 482 in den Ruhestand getretene Beamte, deren Wittwen, Waisen oder sonstige Angehörige 14 652 014, 81 Frcs., für andere Zwecke 3 490 473, 54 Frcs. ausgegeben. Das Verhältniss der Mitgliederbeiträge zu den Gesellschaftszuschüssen ist bei den einzelnen Netzen verschieden. Die Orléansbahn verlangt keinen Beitrag von ihren Beamten, sondern behält alljährlich vom Reingewinn einen gewissen Betrag zu Gunsten ihrer Angestellten zurück und macht davon auf den Namen jedes Beamten bei der National-Ruhegehaltskasse (caisse nationale des retraites) Einzahlungen in Höhe des 10. Theiles des von dem Beamten bezogenen Gehalts; reicht diese Einzahlung nicht aus, so schiesst die Gesellschaft zu, ergeben sich dagegen Ueberschüsse, so werden diese sofort entweder baar oder durch Einzahlung an die Sparkasse vertheilt. Bei der Nord- und Ostbahn betragen die Gehaltsabzüge für die Ruhegehaltskasse 3 %, bei der West-, Süd- und Mittelmeerbahn 4 %, bei der Staatsbahn 5 %. Bei der Nord- und Westbahn werden diese Abzüge auf den Namen des betreffenden Beamten getrennt, bei den übrigen Gesellschaften als Gesammtsumme in die Ruhegehaltskasse eingezahlt; immer aber werden sie an die aus irgend welchem Grunde entlassenen Beamten, wenn diese auf Ruhegehalt keinen Anspruch haben, zurückgezahlt. Die Zuschüsse der Gesellschaften belaufen sich auf etwa 10 % der den Angestellten zufliessenden Bezüge bei der Nordbahn, auf 8 % bei der Ostbahn, auf 5 % bei der West- und Staatsbahn, auf 4 % bei der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und sind veränderlich bei der Südbahn.

Dienstzeit der Nordbahnbeamten.

In Ergänzung der in Nr. 68 S. 662 d. Ztg. über die Lage der Eisenbahnbediensteten, namentlich bei der Ostbahn, enthaltenen Angaben ist folgendes zu bemerken: Von den 35 270 Nordbahnbeamten sind 19 234 angestellt und 16 036 gegen Tagesbezüge beschäftigt. Die tägliche Dienstzeit beträgt für die Zugbegleitungsbeamten bei den Haupt- und Vorortlinien 8—10, bei den Nebenlinien 10—12 Stunden, für Lokomotivführer und Heizer bei Personenzügen 6, bei Güterzügen 8 Stunden und ausserdem $1^1/_2$—2 Stunden Wartezeit, für Weichensteller höchstens 12 Stunden, von denen 2 Stunden 13 Minuten auf wirkliche Arbeit, 2 Stunden 20 Minuten auf leichte Beschäftigung und 7 Stunden 27 Minuten auf Wartezeit entfallen, endlich für Bahnhofs-, Werkstätten- und Streckenarbeiter 10 Stunden.

Betriebseröffnungen.

1. Die Allgemeine Gesellschaft für wirthschaftliche Eisenbahnen (Société générale des chemins de fer économiques) hat am 6. September d. J. von der im Cherdepartement gelegenen Linie Châteaumeillant-la Guerche die Reststrecke Châteaumeillant-Saucoins (73 km) mit den Zwischenstationen Saint Jauvrin (Haltestelle), du-Châtelet, Laumoy (Haltestelle), Marçais, Orcenais (Haltestelle), Saint Amand-Orval, Saint Amand-Stadt, Vivons (Haltepunkt), Charenton, Laugère, Vernais (Haltestelle), Rhimbé und Augy (Haltestelle) eröffnet.

2. Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn hat am 7. September d. J. die Linie von L'Estaque nach den Hafengeleisen von la Joliette in Marseille (9, 338 km), an der ausser den Endbahnhöfen nur der Verschubsbahnhof Arenc liegt, für den Güterverkehr eröffnet.

3. Die Departements-Eisenbahngesellschaft (compagnie des chemins de fer départementaux) hat am 10. September d. J. die im Ardêchedepartement gelegene Linie la Voulte-sur-Rhône-le Cheylard (47, 5 km) mit den Zwischenstationen la Voulte-triage (Verschubsbahnhof, Haltestelle), Saint Laurent-du-Pape, Saint Fortunat, les Ollières, Saint Sauveur-du-Montagut, Chalencon und Pailhès (Haltestelle) eröffnet.

Gemeinnützigkeitserklärungen.

Für gemeinnützig sind erklärt worden:

1. die der Eisenbahngesellschaft von Perigord (société des chemins de fer du Périgord) im Dordognedepartement konzessionirte Strecke von dem für die Umladung zwischen den Strassenbahnen der Dordogne und der Orléansbahn genehmigten Bahnhofe in Périgueux nach la Cité, dem Hafen von Périgueux, sowie die Hafengeleise in la Cité;

2. die im Departement Calvados der Gesellschaft der Decauvillewerke auf 50 Jahre konzessionirten, mit 60 cm Spurweite herzustellenden Dampfstrassenbahnen Grandcamp-Isigny (10 km) und Dives-Luc-sur-Mer (29 km), für welche das kilometrische Anlagekapital auf 32 956 bezw. 32 134 Frcs. festgesetzt ist. Das Departement leistet eine einmalige kilometrische Beihilfe von 2 500 Frcs. und ausserdem während der ganzen Konzessionsdauer einen Jahresbeitrag von 6 890 bezw. 17 053 Frcs. Die Betriebsausgaben sind unter Forderung von 3 Zügen täglich in jeder Richtung bei einer kilometrischen Einnahme bis zu 3 100 Frcs. auf 3 100 Frcs. für das Kilometer, bei einer Einnahme von 3 101—3 800 Frcs. auf $3\,100 + {}^3/_5$ (Einnahme — 3 100) und bei einer Einnahme von mehr als 3 800 Frcs. auf $3\,100 + {}^1/_2$ (Einnahme — 3 100) festgesetzt worden.

Neue Eisenbahngesellschaft.

Behufs Ausnutzung der von Marchand erworbenen Konzessionen für die im Drômedepartement gelegenen, durch Erlass vom 17. August d. J. für gemeinnützig erklärten Linien Saint Vallier-le Grand-Serre, Tain-Romans, Valence-Chabeuil und Montélimar-Dieulefit (zusammen 179 km) hat sich mit einem Grundkapitale von vorläufig 2 500 000 Frcs. unter dem Namen „Compagnie des chemins de fer de la Drôme“ anfangs September d. J. eine Eisenbahngesellschaft gebildet. Ausser dem durch Antheilscheine dargestellten Grundkapitale, von dem der bisherige Konzessionsinhaber $^2/_5$, die Nationale Schmalspurbahngesellschaft (Compagnie nationale des chemins de fer à voie étroite) $^3/_5$ zeichnete, werden Schuldverschreibungen in Höhe von ebenfalls 2 500 000 Frcs. ausgegeben werden. Dieses Kapital von 5 000 000 Frcs. ist übrigens nur für die ersten 92 km bestimmt und wird später erhöht. Die Betriebskostenvergütung wird gebildet durch die Betriebseinnahme, wenn letztere 3 000 Francs für das Kilometer nicht erreicht, und beträgt 1 500 Frcs. für das Kilometer nebst der Hälfte der Betriebseinnahme, wenn diese 3 000 Frcs. für das Kilometer übersteigt; dabei ist Voraussetzung, dass bei einer kilometrischen Betriebseinnahme unter 2 600 Frcs. täglich 2, bei einer solchen von 2 600—5 000 Frcs. 3, bei einer solchen von 5 000—6 500 Frcs. 4 Züge und für je fernere 1 500 Frcs. Einnahme 1 Zug mehr täglich in jeder Richtung abgelassen wird.

Konzessionen.

1. Der Generalrath des Rhônedepartements hat der durch L. Francq vertretenen Nationalen Schmalspurbahngesellschaft (Compagnie nationale des chemins de fer à voie étroite) die Konzession für eine mit Meterspur zu bauende Bahn von Villefranche nach Tarare ertheilt.

2. Der Generalrath des Departements Puy-de-Dôme hat während seiner Augusttagung das eine Bahn von Royat auf den Gipfel des Puy-de-Dôme betreffende Konzessionsgesuch von Claret, Inhaber der Konzession für eine elektrische Strassenbahn Montferrand-Royat, genehmigt und das den gleichen Gegenstand betreffende Gesuch der Nationalen Schmalspurbahngesellschaft, welche eine schmalspurige Abt'sche Zahnradbahn herstellen wollte, abgelehnt.

Personalnachricht.

Der ehemalige Eisenbahndirektor und Oberingenieur Lax hat infolge seiner Ernennung zum Direktor des Arbeitsamtes (office du travail) sein Amt als Mitglied des Verwaltungsrathes der Staatsbahnen niedergelegt.

Aus Spanien und Portugal.

Störungen des Eisenbahnbetriebes durch Ueberschwemmungen.

Am 12. September d. J. gingen im ganzen mittleren und südlichen Spanien wasserreiche Wolkenbrüche nieder und verursachten furchtbare Ueberschwemmungen, so dass nur wenige Eisenbahnen dieses Gebietes den Betrieb aufrecht erhalten konnten; die Linien Madrid - Aranjuez - Castillejos - Alcazar, Aranjuez-Cuença und Castillejos-Algodor der Eisenbahngesellschaft Madrid - Saragossa - Alicante standen vollständig unter Wasser. Auf der Strecke Madrid - Alcazar entgleiste zwischen Aranjuez und Castillejos ein von Madrid nach Alicante bestimmter Schnellzug, weil der anhaltende Regen das Geleis unterwühlt hatte. Die Maschine versank fast ganz in dem aufgeweichten Lehmboden, der Tender und 6 Wagen schlugen um; 8 Leichen, darunter die des Stationsvorstehers von Aranjuez, der den Zug begleitet hatte, wurden unter den Wagentrümmern hervorgezogen. Viele Reisende mussten aus dem Lehmboden hervorgezogen werden, andere suchten sich durch Schwimmen aus dem See, den der Bahndamm kaum noch überragte, zu retten. Als 6 Stunden nach dem Unglück ein Hilfszug aus Ciudad-Real anlangte, wollte niemand einsteigen und die aufgeregten Reisenden zogen es vor, zu Fuss den Weg nach Castillejos zurückzulegen, wo sich um die wenigen vorhandenen Lebensmittel-Vorräthe eine förmliche Schlacht zwischen den Reisenden entspann.

Betriebseröffnungen.

1. Die Algeciras-Eisenbahngesellschaft hat in der zweiten Septemberwoche die Strecke Bobadilla-Ronda (72 km) eröffnet, so dass nur noch das Bindeglied Ronda - Jimena (65 km) zu eröffnen bleibt.

2. Die Eisenbahngesellschaft Madrid-Villa del Prado hat (gegen Ende Juli d. J.) die Anfangsstrecke Madrid - Navalcarnero (32,5 km) eröffnet; den Betrieb führt die Militärverwaltung.

3. Die Aragonische Eisenbahngesellschaft hat die Anfangsstrecke Huesca-Ayerbe (25 km) eröffnet; den Betrieb führt die Nordbahn.

Eine Stadtbahn in Madrid.

Nach der Zeitschrift „Los Negocios“ ist in Madrid eine Gesellschaft in Bildung begriffen, die der Hauptstadt eine Stadtbahn bescheeren will; deren Richtungslinie ist wie folgt in Aussicht genommen: la Cuesta de Areneros, Caranzastrasse, Luchana, Chamberyplatz, Obelisk der Castellana, Claudio Coello, Lugasca, Unabhängigkeitsplatz, Alphonse XII, Atocha-Bahnhof, Pennelas, Rondas von Toledo und Segovia, Saint-Vincentthor und Nordbahnhof nebst Zweigbahn durch die Goya- und Guindalerastrasse, über den Stierplatz und den Ost-Friedhof nach dem Stadtviertel von Salamanca. Als Zweck der Stadtbahn wird angegeben, einerseits die grossen Eisenbahnlinien untereinander zu verbinden und ihnen den örtlichen Verkehr zuzuführen, andererseits zur Entwickelung der verschiedenen Stadtviertel beizutragen und der Bevölkerung ein zerstreuteres und demnach gesunderes Wohnen zu ermöglichen. Die Gesellschaft hat auch die Absicht, in la Guindalera Häuser zu bauen, um die Entwickelung dieses Stadttheils zu begünstigen, der in Anbetracht seiner hohen Lage über der Castellana und der Möglichkeit, einen Arm des Lozoyakanals zur Gartenbewässerung auszunutzen, eines der vornehmeren Stadtviertel zu werden verspricht.

Urtheile des Reichsgerichts.

Berechnung der Entschädigung für Erde, welche mit Einwilligung des Eigenthümers für einen Eisenbahndamm entnommen ist. Entscheidungsgründe. Von dem Gute K., welches damals dem Cedenten des Klägers W. gehörte, sind auf Anordnung der Beamten des beklagten Eisenbahnfiskus und mit Genehmigung des W. 4155 cbm Erde abgefahren und zur Verbreiterung eines dem Beklagten gehörigen Eisenbahndammes verwendet worden, ohne dass dem Beklagten ein vertragliches Recht auf Entnahme der Erde zustand. Da die Rückgabe der Erde in Natur nicht erfolgen kann, so beansprucht der Kläger den Ersatz des angeblichen Werthes der Erde mit 50 ₰ für jedes Kubikmeter, zusammen also 2077,50 ℳ. Dieser Anspruch ist von den Vorinstanzen als begründet erkannt.

Nach der Behauptung des Klägers hat die entnommene Erde zum grössten Theil aus kalkhaltigem Lehm (Mergel) und zum kleinsten Theil aus Muttererde bestanden und als „Düngungsmittel“ den von ihm beanspruchten Werth gehabt. Beide Vorderrichter erachten diese Behauptung für erwiesen. Schon in erster Instanz hatte der Beklagte jede Bereicherung durch die geschehene Verwendung der fraglichen Erdmasse in Abrede gestellt, weil sich neben dem durch letztere verbreiterten Eisenbahndamm ein ihm gehöriger Landstreifen (Schneeschutzstreifen) befunden habe, aus welchem die zur Verbreiterung erforderliche Erde bauplanmässig habe entnommen werden sollen und auch ohne die geringste Aufwendung von seiner Seite habe entnommen werden können. Der erste Richter hat indess diesem Vorbringen die Beachtung versagt, weil jedenfalls das Vermögen des Beklagten dadurch, dass er die erforderliche Erde aus dem ihm gehörigen Schneeschutzstreifen nicht habe zu entnehmen brauchen, erhalten, mithin bereichert sei, und Beklagter selbst nicht behauptet habe, dass die ihm gehörige Erde weniger werth gewesen sei, als die von dem Gute K. entnommene. In der Berufungsinstanz hat der Beklagte diesen Entscheidungsgrund für thatsächlich unzutreffend erklärt und ausgeführt, dass sein Vermögen durch die Verwendung der sonst nutzlosen Erde aus dem Schutzstreifen erhalten sein würde, indem es eine bessere Verwendung dieser Erde nicht gebe, durch deren Entnahme an der Zweckbestimmung und Ertragsfähigkeit des Schutzstreifens nichts geändert wäre, und überdies der Transport dieses neben dem Bahndamm befindlichen Bodens weniger kostspielig gewesen sein würde, als der Transport der beinahe 2 km entfernten K.'er Erdmasse. — Das Berufungsgericht hat erwogen:

> Da die Rückgabe der entnommenen Erde in Natur bei den Umständen des vorliegen Falls ausgeschlossen sei, so komme gemäss § 262 Theil I Titel 13 des Allgemeinen Landrechts nur die Vergütung des Werths derselben in Frage. Hierbei komme es nicht darauf an, ob das Vermögen des Beklagten nach der Verwendung im ganzen grösser sei, sondern nur darauf, ob es in der empfangenen Sache eine Bereicherung erlangt habe. In dieser Beziehung genüge zur Begründung des klägerischen Anspruchs der Nachweis, dass die verwendete Erde zur Zeit der Verwendung den behaupteten Werth gehabt habe, und diesen Beweis erachte das Berufungsgericht für geführt. Sache des Beklagten wäre es nun gewesen, darzuthun, dass seine Bereicherung infolge besonderer Umstände hinter jenem Werthe zurückgeblieben sei; einen solchen Nachweis habe aber Beklagter nicht erbracht. Denn darauf, ob Beklagter unter Verwendung anderen, aus seinem eigenen Vermögen entnommenen Materials billiger gebaut haben würde, komme es nicht an, da nicht zu erörtern sei, ob das Vermögen desselben im ganzen grösser oder geringer geworden sei, sondern nur, wie hoch sich die Bereicherung in der verwendeten Sache und durch dieselbe stelle. Nach dieser Richtung hin wäre höchstens die Behauptung des Beklagten, dass die verwendete Erde für ihn nur einen Werth von 10 ₰ gehabt habe, von Erheblichkeit gewesen; allein diese hätte angesichts des erstinstanzlichen Beweisergebnisses einer eingehenden Begründung bedurft, in deren Ermangelung von einer erneuerten Beweisaufnahme abzusehen gewesen sei.

Diese Ausführung verletzt nach der zutreffenden Rüge der Revision die Rechtsgrundsätze über die nützliche Verwendung, insbesondere den § 264 Theil I Titel 13 des Allgemeinen Landrechts. Nach demselben bildet, wie keinem Zweifel unterliegt, die Bereicherung des Verwendungsbeklagten die Grundlage und den Maassstab des Anspruchs aus der nützlichen Verwendung. Demgemäss hat der in Anspruch Genommene, sofern die seinem Vermögen einverleibte Sache nicht in Natur zurückgegeben werden kann, für deren Werth nur soweit zu haften, als derselbe in seinen Nutzen wirklich verwendet ist (§ 264 cit.). Unstreitig kann im vorliegenden Falle die zur Verbreiterung des Bahndammes verwendete Erde nicht in Natur zurückgegeben werden, so dass deren Werth, soweit solcher dem Beklagten zu Gute gekommen ist, von diesem erstattet werden muss. Es kommt also darauf an, welchen Werth die fragliche Erde für den Beklagten gehabt hat, und es erscheint unerheblich, ob dem Kläger durch deren Entziehung ein grösserer Verlust erwachsen ist, für welchen er nur mittelst der Entschädigungsklage aus unerlaubter Handlung des Beklagten Ausgleichung erlangen könnte. Nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen hat Kläger den zur Begründung seines Anspruchs erforderlichen Nachweis zu erbringen, dass dem Beklagten durch die Verwendung der Erde ein der eingeklagten Summe gleicher Vermögensvortheil erwachsen sei. Dazu ist freilich der Nachweis, dass das Vermögen des Beklagten nach der Verwendung im ganzen um den geforderten Geldbetrag grösser geworden sei, weder nöthig noch überall ausreichend. Sondern es ist darzuthun, dass durch die verwendete Sache dem Vermögen des Beklagten eine entsprechende Vermehrung zugeführt sei. Nun mag zu diesem Behufe in solchen Fällen, in welchen es sich um die Einverleibung einer Sache handelt, die einen gemeinüblichen Handelswerth hat, oder in welchen die einverleibte Sache vom Beklagten zu demjenigen Zwecke verwendet ist, der ihren Werth auch für den Kläger bestimmt, der Nachweis des üblichen Werthes der Sache zugleich den Nachweis der diesem Werthe entsprechenden Bereicherung des Beklagten zu liefern geeignet und dem Be-

klagten nur der Gegenbeweis offen zu lassen sein, dass seine Bereicherung infolge besonderer Umstände, deren Kenntniss dem Kläger nicht zugemuthet werden kann, hinter jenem Werthe der verwendeten Sache zurückgeblieben sei (vergleiche Striethorst Archiv Bd. 55 S. 151 ff., Bd. 56 S. 365 ff.; Koch Kommentar zum Allgemeinen Landrecht 8. Auflage Note 31 zu § 264, Note 38 zu § 269 Theil I Titel 13; Förster-Eccius Theorie usw. 5. Auflage Bd. II S. 438 ff.). Allein ein derartiger Fall liegt hier nicht vor. Vielmehr steht fest, dass die fragliche Erde, deren Werth der Kläger sowie der Sachverständige nach ihrem Nutzen als Düngungs- bezw. Meliorationsmaterial abschätzen, von dem Beklagten nicht zu diesem Zwecke, sondern als Material zur Verbreiterung eines Eisenbahndammes benutzt worden ist, wobei ihre Mangelbaftigkeit ohne Zweifel als wertherhöhender Faktor nicht in Betracht kommt. Der Beklagte kann also durch diese Verwendung nur um soviel bereichert sein, als ihm die Beschaffung anderer zu diesem Zwecke ebenso brauchbarer Erde gekostet haben würde. Soweit etwa die Einbusse des Klägers hierüber hinausgeht, kann er nach Lage der Sache sich höchstens an die Mittelspersonen halten, durch welche die erfolgte Verwendung in das Vermögen des Beklagten bewirkt ist. — Von diesem, den landrechtlichen Vorschriften entsprechenden Gesichtspunkte aus hat der Berufungsrichter das Parteivorbringen und das Ergebniss der Beweisaufnahme nicht gewürdigt. Unter Zugrundelegung desselben stellen sich die oben wiedergegebenen Anführungen des Beklagten in der Berufungsinstanz über die Verwendbarkeit der sonst nutzlosen Erde des Schneeschutzstreifens als offenbar erheblich und die Erwägungen des Berufungsrichters, aus welchen er denselben die Berücksichtigung versagt hat, als rechtsnormwidrig dar. Denn es handelt sich dabei gerade um den von dem Beklagten unternommenen Gegenbeweis, dass sein Vermögen durch die Verwendung der dem Kläger gehörigen Erde nicht verbessert sei, da er denselben Erfolg anderweitig ohne besondere Aufwendungen hätte erzielen können. Ebensowenig erscheint nach Lage der Sache das Verlangen des Berufungsrichters gerechtfertigt, dass angesichts des Beweisergebnisses der Beklagte seine Behauptung, die Erde habe für ihn einen weit geringeren als den geforderten Werth gehabt, eingehend hätte begründen müssen. Denn das Gutachten des im Vorprozesse vernommenen Sachverständigen spricht sich über den Werth der Erde für die in Frage stehende Verwendungsart gar nicht aus und nach den Thatbeständen hat es der Kläger selbst bisher an hierauf bezüglichen Behauptungen fehlen lassen.

Aus diesen Gründen war das Berufungsurtheil aufzuheben und die Sache zu anderweiter Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

(Urtheil des IV. Civilsenats des Reichsgerichts vom 1. Dezember 1890 in Sachen B. w. Preuss. Eisenbahnfiskus (Eisenbahn-Betriebsamt Danzig).

Personalnachrichten.

Werrabahn.

An Stelle des verstorbenen Direktors Baurath Kirn ist vom 1. Oktober d. J. ab der bisherige Bau- und Betriebsinspektor Graeger zum Mitglied — und zwar dermalen alleinigen Mitglied — der Direktion der Werra-Eisenbahngesellschaft bestellt worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Generaldirektion der K. K. priv. Südbahngesellschaft in Wien ist am 1. Oktober d. J. die Haltestelle „Odra“ bei W. H. Nr. 59 zwischen den Stationen Agram und N.-Gorica an der Linie Steinbrück-Sissek für den Personenverkehr eröffnet worden.

Berlin, den 5. Oktober 1891. (2014)
Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass Lothringen wird die an der Bahnlinie Lutterbach-Wesserling belegene Station Weiler mit Einführung des Winterfahrplanes die zusätzliche Bezeichnung „bei Thann“ erhalten, also „Weiler (bei Thann)“ lauten.

Diese neue Bezeichnung ist gewählt worden, um Verwechselungen mit der an der neuen, am 1. Oktober d. J. zur Eröffnung gelangenden Bahnlinie Weilerthal-Weiler belegenen Station Weiler zu vermeiden, für welche der Zusatz „U. E.“ (Unterelsass) angewendet werden wird.

Berlin, den 3. Oktober 1891. (2015)
Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

3. Güterverkehr.

Am 1. Oktober 1891 werden die Stationen:

Lüchow und Wustrow

der Königl. Eisenbahndirektion zu Magdeburg in den Staatsbahngütertarif Bromberg-Magdeburg vom 1. August 1889 einbezogen werden.

Der Frachtberechnung werden bis auf weiteres die Entfernungen für die Station Salzwedel der Königl. Eisenbahndirektion zu Magdeburg unter Zuschlag von 16 km bei Lüchow und von 11 km bei Wustrow zu Grunde gelegt. (2016)

Bromberg, den 28. September 1891.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Im Süddeutschen Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn) treten bei dem Ausnahmetarif für Obst (Theil VI, Heft Nr. 1 des Verbandsgütertarifs vom 1. Oktober 1888) nachstehende Aenderungen bezw. Ergänzungen ein.

Im Verkehre der Württembergischen Stationen Crailsheim und Ulm kann direkte Abfertigung nach und von allen Oesterreichischen Tarifstationen stattfinden. Die Schnitttariftabellen im Nachtrage I sind durch nachstehende Theilfrachtsätze zu ergänzen:

Vom Schnittpunkte bis	Schnittpunkt-Nr. 1 a	1 b	2 a	2 b	3 a	3 b
	Theilfrachtsätze für 100 kg in Mark					
Nachtrag I, Abtheilung I, Schnitttafel B, Tabelle IV						
Stationen der K. K. pr. Südbahn-Gesellschaft (Oesterr. Linien):						
Brixlegg	1,23	1,23	0,17	0,17	—	—
Kundl	1,26	1,26	0,14	0,14	—	—
Jenbach	1,20	1,20	0,21	0,21	—	—
Wörgl	1,30	1,30	0,10	0,10	—	—
Nachtrag I, Abtheilung II, Schnitttafel A						
Stationen der K. Württembergischen Staatsbahnen:						
Crailsheim	1,61		2,01		1,54	
Ulm	0,95		1,70		—	

München, den 1. Oktober 1891. (2017)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Oldenburgische Staatsbahn. Die Haltestelle Sundwig des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld ist mit dem 1. Oktober d. J. in den Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld etc. einerseits und Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahnen andererseits einbezogen.

Wegen der Frachtberechnung ist das Nähere bei den betheiligten Güter-Abfertigungen zu erfahren.

Oldenburg, den 1. Oktober 1891. (B2018)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Ziffer 1 des Waarenverzeichnisses zum Ausnahmetarif 6 für die Beförderung von Düngemitteln, Erden etc. im diesseitigen Lokal-Gütertarif wird mit Wirkung vom 1. Oktober d. J. an durch Aufnahme von „kalcinirtes Düngesalz, aus Klärschlamm oder Zwischenerzeugnissen der Kalisalzverarbeitung gewonnen, mit einem Gehalt von höchstens 10% an reinem Kali“ ergänzt.

Die gleiche Ergänzung tritt in dem Ausnahmetarif 9 des Reichsbahn-Staatsbahntarifs ein.

Strassburg, den 30. September 1891. (2019)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Staatsbahnverkehre Altona-Magdeburg, Hannover-Magdeburg, Magdeburg-Oldenburg und Niederdeutscher Verband. Mit Gültigkeit vom 10. Oktober cr. kommen von Grizehne bei Calbe a/S. nach Bremen, Bremerhafen,

Burglesum, Geestemünde, Harburg H., Osterholz-Scharmbeck, Vegesack (Grohn), Brake, Elsfleth, Nordenham, Altona, Hamburg, Sternschanze, Lübeck, Rostock, Wismar und Warnemünde Ausnahmetarifsätze für Braunkohlenbrikets bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 20 000 kg an einen Empfänger zur Einführung. (2020)

Magdeburg, den 30. September 1891.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 2 vom 1. Januar 1891. Vom 5. Oktober 1891 treten nachstehende Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 für Schleifholz in Kraft:

Von und nach	München, Ostbhf.	
Breitenhof	0,97	Mark für 100 kg.
Grünstädtel	0,95	
Mittweida	1,09	
Mittweida-Markersbach .	0,96	
Wechselburg	1,05	
Zschopau	1,06	

Dresden, am 1. Oktober 1891. (2021)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Frankfurt - Oberhessisch - Bayerischer Verkehr. Für Rüben- etc. Sendungen zwischen Hünfeld einerseits sowie Hösbach und Laufach andererseits werden vom 1. k. Mts. ab im Ausnahmetarif Nr. 6 ermässigte Frachtsätze eingeführt. (2022)

Frankfurt a/M., den 28. September 1891.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Güterverkehr. In den Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Güterverkehr werden am 1. Oktober d. J. die Stationen Krähwinklerbrücke, Radevormwald und Sundwig und am 15. desselben Monats die Station Oberbrügge des hiesigen Bezirks mit direkten Frachtsätzen aufgenommen. Die zwischen Krähwinklerbrücke und Radevormwald einerseits und den Niederländischen Hafenstationen sowie Mastricht, ferner den Stationen der Grand Central Belge und der Lüttich - Mastrichter Eisenbahn andererseits bestehenden Frachtsätze bleiben in Kraft. Von und nach der Station Oberbrügge findet eine Beförderung von Eilgut nicht statt.

Der für die Beförderung von Schwefelkies von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (rechtsrheinisch) und Elberfeld im Rheinisch - Westfälisch-Niederländischen Güterverkehr bestehende Ausnahmetarif H. findet zur Erzielung einer besseren Ausnutzung des an den Wagen vermerkten Ladegewichts vom 15. November d. J. nur noch Anwendung bei Berechnung der Fracht nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen.

Nähere Auskunft ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen. (2023)

Elberfeld, den 30. September 1891.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Berlin - Erfurt. Zwischen den Stationen Forst, Klinge, Linderoda, Teuplitz und Tzschecheln einerseits und einigen südlich von Spremberg gelegenen Stationen des Direktionsbezirks Berlin andererseits treten vom 10. Oktober d. J. ab ermässigte Sätze in Kraft. Ferner wird vom Tage der Betriebseröffnung ab die Station Steinbach-Hallenberg des Direktionsbezirks Erfurt in obigen Verkehr einbezogen.

Näheres ist bei den Abfertigungsstellen zu erfahren.

Erfurt, den 3. Oktober 1891. (2024)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. November cr. tritt ein Nachtrag I zum **Kohlenausnahmetarif Deutschland-Italien vom 1. April 1891** in Kraft. Derselbe enthält die Neuaufnahme der Stationen Kierberg und Sulzbach Grube, sowie Casletto Rogeno des Italienischen Gebiets, ferner die Bestimmung über Anwendung der 50 t Sätze auf 45 t bei Verwendung von Wagen mit 15 t Tragkraft. Der Nachtrag kann von unserer Drucksachenkontrole unentgeltlich bezogen werden. (2025)

Strassburg, den 26. September 1891.
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die an der Bahnstrecke Minden-Hamm des Bezirks Hannover belegene Haltestelle Vorhelm wird mit dem 10. Oktober d. J. in den Staatsbahnverkehr Hannover-Bromberg einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Stationen Auskunft.

Bromberg, den 29. September 1891. (2026)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Die für Europäisches Bauholz — ausschliesslich Langholz-, Brennholz, Faschinen, Faschinenhölzer und Schwellen nach dem besonderen Ausnahmetarif der vormaligen Altona - Kieler Eisenbahn (Ausnahmetarif N des Lokal-Gütertarifs vom 1. August 1891) sich ergebenden Frachtsätze der am 30. April d. J. für den Güterverkehr geschlossenen Station Schulterblatt werden vorbehaltlich des Widerrufs mit sofortiger Gültigkeit auf den Verkehr der Station Sternschanze übertragen.

Altona, den 2. Oktober 1891. (2027)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutscher Eisenbahnverband, Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischer Verkehr. Am 10 Oktober 1891 wird Theil VI, Heft Nr. 2 des Gütertarifs eingeführt, welcher einen Ausnahmetarif für Obst zwischen Stationen der Ungarischen und der Süddeutschen Verbandsbahnen enthält.

Hierdurch wird Theil VI, Heft Nr. 2 vom 1. Oktober 1888 nebst Nachtrag I aufgehoben; die seitherigen Frachtsätze finden jedoch noch bis 20. November 1891 Anwendung, sofern dieselben niedriger sind als die neuen, oder ein Ersatz für dieselben nicht eintritt. Wird für Sendungen, welche auf Grund des neuen Tarifes direkt abgefertigt worden sind, nachgewiesen, dass sich bei einer anderen Abfertigungsweise per Bahn eine niedrigere Gesammtfracht ergeben hätte, so wird die niedrigere Fracht, gekürzt um 3 ₰ für 100 kg, auf allen Verbandswegen nachträglich bewilligt werden.

Das Tarifheft kann von den betheiligten Eisenbahnverwaltungen um den Preis von 0,40 ℳ bezw. 20 kr. Oe. W. bezogen werden.

München, den 26. September 1891. (2028)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Steinkohlen etc. -Verkehre vom Rheinisch-Westfälischen Stationen nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona und Hannover, der Oldenburgischen Staatsbahnen und des Rheinisch-Niederdeutschen Verbandes. Vom 5. d. Mts. ab wird die Kokerei Henrichshütte bei Station Hattingen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld in die in den vorbezeichneten Verkehren bestehenden Ausnahmetarite, soweit dieselben sich auf die Beförderung von Steinkohlen etc. in Sendungen von mindestens 45 000 kg beziehen, mit den für die Kohlenstationen der Gruppe III bestehenden Frachtsätzen aufgenommen.

Köln, den 3. Oktober 1891. (2029)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Theil II, Heft 1, 2 und 3. Mit dem 1. November 1891 gelangen neue direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 4 (landwirthschaftliche Maschinen in Mengen von 10 000 kg) im Verkehr mit den Stationen Caracal, Faurei, Ramnicul-Sarat und Rosiori der Rumänischen Eisenbahnen zur Einführung, welche bei den Verbandstationen zu erfahren sind.

Breslau, den 3. Oktober 1891. (2030)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Güterverkehr. Vom 3. d. Mts. ab tritt im Verkehr zwischen der Station Hilversum der Holländischen Eisenbahngesellschaft einerseits und der Station Schalke des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrhein.) andererseits ein direkter Frachtsatz des Spezialtarifs III im Betrage von 0,53 ℳ für 100 kg in Kraft.

Köln, den 2. Oktober 1891. (2031)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Elbeumschlags - Verkehr. Für Mehl und Mahlprodukte Galizischer Provenienz mit der Bestimmung nach Hamburg transit seewärts treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Borki-wielkie . .	260,4 ₰
Brody	235,4 „
Lemberg C. B. . .	235,4 „
Lemberg p. Z. . .	235,4 „
Podwoloczyska .	260,4 „
Tarnopol	247,4 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Borki-wielkie . .	255,4 „
Brody	230,4 „
Lemberg C. B. . .	230,4 „
Lemberg p. Z. . .	230,4 „
Podwoloczyska .	255,4 „
Tarnopol	242,4 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Borki-wielkie . .	296,4 „
Brody	271,4 „
Lemberg C. B. . .	271,4 „
Lemberg p. Z. . .	271,4 „
Podwoloczyska .	296,4 „
Tarnopol	283,4 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, im Oktober 1891. (2032)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

K. K. priv. Galizische Carl Ludwigbahn. Reexpeditions-Zulassung von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlprodukten und Oelsaaten in Tarnopol. Vom 15. Oktober 1891 ab wird die Reexpedition von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlprodukten und Oelsaaten in Tarnopol für solche Sendungen gestattet, welche von den östlich bis Podwoloczyska (inclus.) gelegenen Stationen in Tarnopol anlangen, daselbst in den Lagerräumen des Podolischen Bank- und Kommissionshauses oder der Filiale der K. K. priv. Galizischen Aktien-Hypothekenbank lagern und dann nach Stationen der Carl Ludwigbahn oder der beiden Lokalbahnen Dembica-Rozwadow und Jaroslau - Sokal weiter befördert werden.

Die Reexpeditionsfrist wird mit 6 Monaten festgesetzt.

Die Sendungen müssen während des Lagerns ununterbrochen unter Bahnaufsicht stehen.

Die Anwendung der direkten Frachtsätze findet sofort bei der Reexpedition durch Berechnung des verbleibenden Restes des direkten Frachtsatzes im Kartirungswege statt. Ist nach dem Ermessen der Bahnorgane dieser Vorgang nicht zulässig, findet der Frachtausgleich im Rückvergütungswege gegen Vorlage des Original-Frachtbriefes für die angelangte Sendung und des Original-Aufnahmsscheines für den Weiterversandt, welche Dokumente in Bezug auf Gattung, Inhalt und Gewicht übereinstimmen müssen, seitens der Generaldirektion der Carl Ludwigbahn in Wien statt.

Wien, den 29. September 1891. (2033)
Die Generaldirektion.

Der im Lokalverkehre zwischen den auf Deutschem Gebiete belegenen Stationen Cleve und Cranenburg bestehende Ausnahmetarif für Eisenerz, abgerösteten Schwefelkies, Braunstein, Kupfererz-Abbrände und Schlacken findet vom 1. November d. J. ab nur noch Anwendung bei Berechnung der Fracht für das Ladegewicht der gestellten Wagen mit der Maassgabe, dass wenigstens 10 000 kg für jede Frachtbriefsendung aufgegeben werden und dass, sofern die Berechnung für das wirklich verladene Gewicht nach den Sätzen des Spezialtarifs III eine niedrigere Fracht ergibt, diese zur Anwendung kommt.

Amsterdam, den 20. September 1891. (2034)
Die Spezialdirektion
der Holländischen Eisenbahngesellschaft.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 10. Oktober d. J. ab wird der zwischen den Stationen Hettenhausen und Gersfeld der Nebenbahnstrecke Fulda-Gersfeld gelegene Haltepunkt Altenfeld für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. (2035)

Frankfurt a/M., den 1. Oktober 1891.
Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Lagerzinsen und Lieferfristen.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Infolge einer in Südtirol eingetretenen aussergewöhnlichen Güterstauung, werden mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde mit Gültigkeit vom heutigen Tage folgende Verfügungen getroffen:

In den Stationen Bozen und Roveredo wird die lagerzinsfreie Zeit für Frachten auf 24 Stunden beschränkt und der Lagerzins bei der Frachten- Auf- und Abgabe für den ersten lagerzinspflichtigen Tag auf 4 kr., für jeden folgenden Tag auf 6 kr. per 100 kg erhöht, insofern nicht für gewisse Güter im Südbahn-Tarife vom 1. Juli 1890 sub e (Nebengebühren) Punkt 3 B bezüglich der Lagerung und des Lagerzinses strengere Bestimmungen bestehen.

Ferner wird der mit Kundmachung vom 18. September d. J. Nr. 13967/C II verlautbarte, behördlich genehmigte Lieferzeit-Zuschlag von 3 Tagen für alle Frachtgüter, welche in Osterr.-Ungarischen oder ausländischen Stationen nach Stationen der Linie Atzwang-Ala oder nach Italien über Peri zur Aufgabe gelangen, auf 6 Tage erhöht.

Für Frachtgüter in umgekehrter Richtung und für Eilgüter in beiden Richtungen bleibt der bisherige Zuschlag unverändert.

Endlich werden in den Stationen der Südbahn sammt Neben- und Pachtlinien, Frachtgüter, welche nach Stationen der Strecke Atzwang-Ala und nach Italien via Peri bestimmt sind — mit Ausnahme von lebenden Thieren und leicht verderblichen Gütern — im Sinne des § 55 des Betriebsreglements nur bis zur thunlichen Beförderung nach Maassgabe der zur Einlagerung disponiblen Räumlichkeiten gegen die vorgeschriebene Erklärung aufgenommen.

Wien, am 3. Oktober 1891. (2036)
Die Generaldirektion.

---

6. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Bei der heute in Gegenwart eines Notars bewirkten Verloosung von diesseitigen Prioritätsobligationen sind die nachstehenden Nummern gezogen worden: 65, 86, 169, 355, 357, 448, 574, 726, 751, 808, 901, 1162, 1236, 1298, 1336, 1611, 1629, 1697, 1701, 1869, 1930, 2028, 2049, 2060, 2301 und 2385. Dieselben werden den Besitzern zum 2. Januar 1892 mit der Aufforderung gekündigt, die darin vorgeschriebenen Kapitalbeträge vom genannten Tage ab gegen Rückgabe der Obligationen mit den noch nicht fälligen Zinskupons und Talons bei den nachstehenden Zahlstellen zu erheben:

1. hierselbst bei unserer Hauptkasse,
2. in Berlin:
   a) bei den Herren Born & Busse, Bankgeschäft, Behrenstrasse 31,
   b) bei den Herren Gebrüder Guttentag, Bankgeschäft, Neustädtische Kirchstrasse 3,
3. in Breslau:
   a) bei der Breslauer Diskontobank,
   b) bei den Herren Gebrüder Guttentag, Bankgeschäft.

Der Betrag der etwa fehlenden Zinskupons wird vom Kapital zurückbehalten.

Die Verzinsung der ausgeloosten Obligationen hört mit dem oben genannten Zeitpunkte auf.

Bei den genannten Zahlstellen können auch die am 1. Oktober d. J. fälligen Zinsen unserer Prioritätsobligationen gegen Einlieferung des Zinskupons 14 erhoben werden.

Gleichzeitig machen wir bekannt, dass folgende Prioritätsobligationen aus der Kündigung zum 2. Januar 1891 heute in Gegenwart eines Notars verbrannt worden sind: Nr. 6, 77, 264, 508, 934, 1033, 1048, 1376, 1413, 1507, 1562, 1696, 1699, 1777, 1856, 1910, 1975, 2134, 2177, 2202 2346 mit Zinskupons Nr. 13—20 Serie II und Talons, sowie Nr. 2369 mit Zinskupons Nr. 14—20 Serie II und Talon.

Noch nicht eingelöst sind:

Nr. 2216 aus der Kündigung für den 2. Januar 1888,

Nr. 2243 aus der Kündigung für den 2 Januar 1889,

Nr. 1317, 1588 und 2428 aus der Kündigung für den 2. Januar 1891.

Oels, den 29. September 1891. (2037)
Direktion.

---

7. Verdingungen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Verdingung der Lieferung von 6 Stück Dampfkesselwagen zur Heizung von Personenwagen.

Termin am 21. Oktober d. J., Vormittags 11½ Uhr im unterzeichneten Büreau, an welches auch die Angebote, gehörig verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf 6 Stück Dampfkesselwagen“ versehen, postfrei bis zum obigen Zeitpunkte einzusenden sind.

Der Ausschreibung liegen die durch die Regierungs-Amtsblätter bekannt gegebenen Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 zu Grunde.

Die Verdingungsunterlagen können im unterzeichneten Büreau während der Geschäftsstunden eingesehen oder ebendaher gegen kostenfreie Einsendung von 2 ℳ 50 ₰ unfrankirt bezogen werden.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Erfurt, den 1. Oktober 1891. (2038)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Die Lieferung des Bedarfs von 24 Stück Lokomotiv-Radreifen aus Tiegelgussstahl, 10 Stück Tenderradreifen aus Flussstahl und 20 Stück Wagenradreifen aus Flusseisen für den Betrieb der Königlichen Militair-Eisenbahn pro 1891/92 soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Die Angebote sind mit entsprechender Aufschrift versehen zum 19. Oktober 1891, Vormittags 9 Uhr an die untengenannte Abtheilung einzusenden. Die Bedingungen können im diesseitigen Zahlmeister-Büreau eingesehen oder auch gegen Erlegung der Schreibgebühren bezogen werden. (2039J)

Betriebsabtheilung
der Königlichen Militair-Eisenbahn.

Lieferung von Oberbaumaterialien. Oeffentliche Ausschreibung von

148 500 Stück eichenen oder kiefernen Bahnschwellen und
8 760 Stück eichenen Weichenschwellen.

Angebote sind, mit entsprechender Aufschrift versehen, bis spätestens zum Verdingungstermin Donnerstag, den 22. Oktober d. J., Vormittags 11 Uhr, versiegelt und postfrei an das unterzeichnete Büreau hier, Brüderstrasse 36, einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von 50 ₰ in Postmarken unfrankirt entnommen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, 5. Oktober 1891. (2040)
Materialienbüreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

8. Verkauf von Altmaterialien.

Oldenburgische Staatsbahn. Die auf dem Bahnhofe Oldenburg lagernden Werkstatts- und Betriebsmaterialien-Abfälle, als: Schweisseisen, Eisenblech, Dreh- und Hobelspähne von Schweisseisen und Stahl, Gusseisen, Radreifen und Altschienen etc. sollen an den Meistbietenden verkauft werden.

Die Verkaufsbedingungen und das Materialienverzeichniss können in unserem Revisionsbüreau hierselbst eingesehen, auch gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ von demselben bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf von Altmaterialien“ bis zum 15. Oktober cr., Vormittags 11 Uhr, an uns einzureichen.

Die Oeffnung der Angebote geschieht alsdann in Gegenwart etwa erschienener Käufer. (2041B)

Oldenburg, den 28. September 1891.

Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

9. Verkauf ausser Betrieb gestellter Lokomotiven.

Königliche Eisenbahndirektion Berlin. Verkauf von 19 ausser Betrieb gestellten Lokomotiven am Montag, den 19. Oktober d. J., Vormittags 11 Uhr.

Kaufgebote sind postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Ankauf von Lokomotiven“ an das Maschinentechnische Büreau Berlin W., Königgrätzerstrasse 132 einzureichen.

Angebotsbogen und Verkaufsbedingungen können daselbst während der Geschäftsstunden eingesehen und gegen postfreie Einsendung von 55 ₰ in Baar oder 50 ₰ in 10 ₰-Reichspost-Briefmarken bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 2. November 1891.

Berlin, den 27. September 1891. (2042MG)

Maschinentechnisches Büreau.

10. Offene Stellen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Bahnhofsbauten in Dresden. Für die Bahnhofsbauten in Dresden macht sich die Anstellung einer Anzahl von Regierungsbaumeistern des Ingenieur-, Hochbau- und Maschinenfaches von Neujahr bezw. April 1892 an erforderlich.

Die betreffenden Stellen sind mit Beamteneigenschaft und bezw. Pensionsberechtigung versehen.

Bewerber wollen sich wegen des Näheren baldigst, spätestens aber bis Ende Oktober d. J. entweder persönlich oder schriftlich unter Beifügung von Lebenslauf und Zeugnissabschriften an die unterzeichnete Königliche Generaldirektion wenden.

Dresden, am 2. September 1891. (2043)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

von der Planitz.

Betriebsverwalterstelle frei. Bei der unterzeichneten Verwaltung wird die Stelle des Betriebsverwalters zum 1. Februar k. Js. frei.

Gehalt 2400 ℳ, steigend jährlich um 100 ℳ bis 4200 ℳ ausser 480 ℳ Wohnungsgeld.

Kaution 3000 ℳ Geeignete Bewerber, welche sowohl im Stations- und Betriebsdienst, als auch im Kassen- und Abrechnungswesen durchaus bewandert sein müssen, wollen Gesuche nebst Lebenslauf und Zeugnissen etc. bis zum 15. Oktober hierher einreichen.

Altona, den 30. September 1891. (2044)

Direktion der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn-Gesellschaft.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Betriebsinspectoren gesucht.

Es werden für die Dampfstrassenbahnen in Berlin und Essen tüchtige Betriebsinspectoren gesucht, welche qualificirt sind, den Betrieb selbständig zu leiten.

Nur solche Bewerber, welche sich bereits in ähnlicher Stellung bewährt haben, wollen sich unter Einreichung von Zeugnissabschriften und Lebenslauf melden beim:

Centralbureau für Secundairbahnen
Herrmann Bachstein,
Berlin SW., Grossbeerenstr. No. 88/89.

Fahrkarten-Loch- und Stempel-Zange
mit losen Typen bzw. Typenrädchen f. d. Datum. D. R.-PATENT. — Unübertroffene Construction — Coupiren ohne vorherige Abstempelung unmöglich.
Gandenberger'sche Maschinenfabrik Georg Goebel in Darmstadt.
Specialität: Fahrkartenmaschinen und Apparate.

Felten & Guilleaume, Carlswerk, Mülheim Rh.

Das Carlswerk
fabrizirt für Eisenbahnbedarf
Eisen-, Stahl- u. Kupferdraht
und Drahtlitzen
für Telegraphen- u. Signalleitungen
Zugbarrièren, Einfriedigungen,
Bindezwecke etc.
Drahtkordeln für Läutewerke.
Verzkt. Stahl-Stacheldraht
nebst allem Zubehör.
Drahtseile aller Art
für Aufzüge, Winden, Krahnen,
Zugseile für schiefe Ebenen,
Drahtseile für Seilbahnen,
Schiebebühnenseile, Trajectseile.
Telegraphen-, Telephon- und Elektrisch-Licht-Kabel.
Felten & Guilleaume
Rosenthal, Cöln a/Rhein
Mechan. Bindfadenfabrik und Hanfseilerei.

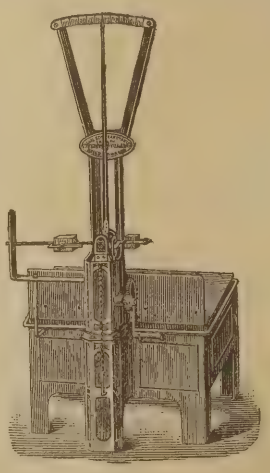
Carl Schenck, Eisengiesserei & Waagenfabrik, Darmstadt.
Combinirte Laufgewichts- und Zeigerwaage für Eisenbahn-Passagiergepäck.

Tragkraft bis zu 1000 Ko.

Der Zeiger wiegt 50 Ko. aus und das Laufgewicht immer von 50 zu 50 Ko.

1 Ko. = 8 m/m.

Die Waage ist mit Schenck's Patententlastung versehen.



Rasche und bequeme Bedienung.

Bleibende Genauigkeit und zuverlässiges Wiegen.

Einfache Construction und leichte Aufstellung.

Eichfähig.

Prospecte gratis und franco.

Im Uebrigen liefere ich Waagen jeder Art u. Grösse.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 79.

Zeitung des Vereins

1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 122 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche öffizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 10. Oktober 1891.

Dieser Nummer liegt Nr. 19 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Die Lokalbahn Traunstein-Trostberg.
W. Schilling's Schraubenschlüssel mit Selbsteinstellung.
Vereins-Mittheilungen:
Anwendung der Vereinseinrichtungen auf den Verkehr der Dahme-Uckroer E. mit den Vereinsbahnen.
Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.
Vereins-Kilometerzeiger.
Technische Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupteisenbahnen.
Vereins-Betriebsreglement.
Neue Vereinsbahnstrecken.
Rundschreiben.
Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Ladegewicht oder Tragfähigkeit der Wagen.
Einlösung der Prag-Duxer und Dux-Bodenbacher Eisenbahn.
Verstaatlichung der Erzherzog Albrechtbahn.
Einführung d. Mitteleuropäischen Eisenbahnzeit.
Arbeiterverhältnisse in den Hilfsanstalten der Bahnen.
Prioritätenumwandlung der Kaschau-Oderberger Bahn.
Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich Ende August d. J.
Betriebseinnahmen im August d. J.
Das Galizische Lokalbahnwesen.
Kosten des Rekurses im Enteignungsverfahren (Rechtsfall).
Der Preussische Nothstandstarif und die Oesterreich. Bahnen.
Die Kohlentarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Fahrgeschwindigkeit auf den Dalmatiner K. K. Staatsbahnen.
Erweiterung d. Betriebsbefugniss und Namensänderung von Stationen.
Eisenbahn Vinkovce-Mitrovitza.
Börsenbericht.
Aus Rumänien:
Bukarest-Roschiori-Craiova.
Galatz-Berladi.
Projektirter Bau eines neuen Personenbahnhofes in Galatz.
Erweiterung der Station Braila.
Aus Spanien und Portugal:
Saragossa-Mittelmeer-Eisenb.
Beförderung der Postsendungen mit der Eisenbahn.
Die Central-Pyrenäenbahn.
Kgl. Portugiesische Eisenb.-Ges.
Urtheile des Reichsgerichts:
Erkenntniss vom 30/6. 1891.
Personalnachrichten:
Preussische Staatseisenbahnen.
Württembergische Staatseisenb.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnung von Strecken.
2. Aenderung von Stationsnamen.
3. Güterverkehr.
4. Personen-, Gepäck- u. Güterverkehr.
5. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Die Lokalbahn Traunstein-Trostberg.

Durch die am 7. September d. J. vollzogene Inbetriebsetzung der 21,36 km langen vollspurigen Lokalbahn von Traunstein (Station der Hauptbahnlinie Salzburg-Rosenheim) nach Trostberg, deren Herstellung mit Gesetz vom 30. April 1888 genehmigt worden, hat das staatliche Lokalbahnnetz in Bayern mit 21 Linien eine Längenausdehnung von zusammen 450,73 km erhalten.

Ueber die technischen Verhältnisse der genannten Lokalbahn ist folgendes zu erwähnen:

Die Bahn verlässt die Station Traunstein, woselbst sie ihr eigenes Ein- und Ausfahrtgeleise besitzt, nach schienengleicher Ueberkreuzung des Geleises der Rosenheimer Strecke auf der Westseite, wendet sich sodann in scharfem Bogen von 180 m Halbmesser nördlich und erreicht mit 16,67 ‰ (1:60) ansteigend eine Bodeneinsattelung, auf der sie ihre grösste Höhe (608,4 m über dem Meeresspiegel) erhält. Von diesem Punkte aus senkt sich die Bahn zur Staatsstrasse herab, an welche sie bei Kilometer 2,6 — dem Personen-Halteplatz Bad Empfing — herantritt und an deren linken Seite sie — in ihrem ganzen Verlaufe auf eigenem Planum verbleibend — bis in die Nähe von Kilometer 4 fortzieht. Zwischen Kilometer 4 und dem Orte Aiging konnte die Staatsstrasse wegen ihrer ungünstigen Gefällsverhältnisse nicht verfolgt werden, weshalb in dieser Strecke die Bahn entfernt von ihr verläuft. Nach Ueberschreitung einer von dem Orte Wang herabziehenden Terrainmulde durchfährt die Bahn in tiefem Einschnitt das Hochplatteau bei der Einöde Weiderting und schliesst sich bei Kilometer 6 wieder an die Staatsstrasse an, längs deren rechter Seite sie sich bis zu dem Orte Matzing (Kilometer 9) hinzieht.

Bei Kilometer 6,5 ist für die Ortschaft Nussdorf ein Personen-Halteplatz errichtet, an welchem im Bedarfsfalle auch ein Gütergeleis angeschlossen werden könnte. Der Ort Matzing und die durch denselben ziehende Staatsstrasse wird auf der linken Seite umgangen; in diese Umgehungsstrecke ist die Haltestelle Matzing gelegt. Hinter derselben senkt sich die Bahn mit einem Gefälle von 16,67 ‰ am Waldsaume, etwa 300 m von der Ortschaft Nunnhausen, hinunter, zieht sich sodann mit geringerem Gefälle gegen die Staatsstrasse hin, überkreuzt dieselbe bei Kilometer 11,8 und fällt sodann mit 16,67 ‰ zur Haltestelle Hörpolding (Kilometer 13) ab, bei welcher sie wiederum an die Staatsstrasse tritt. Bis zu der Ortschaft St. Georgen verbleibt die Bahn auf der rechten Seite der Strasse, indem sie die Traun auf einer gewölbten Brücke und den Mühlbach neben der Strassenbrücke überschreitet. Bei Kilometer 14 ist für St. Georgen ein Halteplatz errichtet, bei welchem die Staatsstrasse unter sehr ungünstigen Verhältnissen spitzwinklig überschritten wird. Die Bahn folgt ab da der linken Seite der Staatsstrasse bis zur Einmündung der von Waging (Salzburg) kommenden Staatsstrasse. An der bemerkten Strasseneinmündung wendet sich die Bahn links ab und erreicht mit zuletzt stärkerem Gefälle die Haltestelle Stein an der Traun, welche dicht bei der gleichnamigen Ortschaft angelegt ist. Eine anfänglich in Frage gestandene Variante durch die enggebaute Ortschaft musste wegen der sich entgegenstellenden Schwierigkeiten aufgegeben werden. Nachdem die Bahn die Haltestelle Stein a. d. Tr. passirt hat, setzt sie über die Traun auf einer 30,8 m weiten eisernen Fachwerks-Tragbrücke. Unmittelbar hinter dieser Brücke umfährt die Bahn die Ortschaft Grassach in westlicher Ausbiegung und naht sich von Kilometer 17 ab

wieder der linken Staatsstrassenseite, welcher sie bis Altenmarkt folgt. Während die Bahn von Kilometer 2,5 bis dahin eine nahezu gleichmässige nordwestliche Richtung verfolgt, schlägt sie nunmehr eine nordöstliche Richtung ein und behält dieselbe bis zur Endstation Trostberg bei. Vor Altenmarkt bei Kilometer 18 verlässt die Bahn die Strasse nach deren Ueberschreitung gänzlich, um in die südöstlich dieses Marktfleckens situirte Haltestelle Altenmarkt einzulaufen. Hinter derselben überbrückt die Bahn die Traun, welche sich unmittelbar unterhalb dieser Uebergangsstelle mit der Alz vereinigt, an günstiger Stelle und tritt an die rechte Seite des Thales über, an dessen steilem, im Abbruche befindlichen Hange sie zwischen Kilometer 19 und 20 unter bedeutenden Versicherungsarbeiten geführt werden musste. Es war diese Stelle bezüglich der Bauarbeiten weitaus die schwierigste an der ganzen Lokalbahn. Nunmehr ersteigt die Bahn das Hochufer der Alz und fällt demselben folgend allmählich gegen die Endstation Trostberg, welche unmittelbar südöstlich dieses Marktes dicht an der die beiden Theile des letzteren verbindenden Alzbrücke situirt ist.

Zwischen Hörpolding und Altenmarkt kam eine Variante am linken Traunufer in Frage. Dieselbe würde zwar keine grösseren Baukosten, jedoch eine Mehrlänge von 515 m, dann steile und lange verlorene Steigungen erfordert und eine Haltestelle in entsprechender Nähe des Ortes Stein a. d. Tr. ausgeschlossen haben. Mit Rücksicht hierauf wurde diese Variante wieder fallen gelassen. Die Länge der Bahn, von Mitte zu Mitte der Betriebs-Hauptgebäude in Traunstein und Trostberg gemessen, beläuft sich auf 21,364 km gegenüber einer Luftlinie von 18,1 km.

Der kleinste Krümmungshalbmesser ist 180 m, die grösste Steigung 16,67 ‰ (1:60) nach beiden Richtungen. Der grösste Zugswiederstand ergibt sich aus dem Zusammentreffen der grössten Steigung von 16,67 ‰ mit dem Krümmungshalbmesser von 180 m in beiden Richtungen zu 0,02655 = 1/38 des Zuggewichtes.

Die Erdmassenbewegung war nicht bedeutend, da insgesammt nur 58700 cbm (worunter 6000 cbm gebundenen Abtrages) zu fördern waren, gleich 2,8 cbm auf den laufenden Meter. Bei km 19—20 waren jedoch grössere Felssprengarbeiten und Uferversicherungen auszuführen. Von neuen Kunstbauten ist die gewölbte Bahnbrücke über die Traun bei km 13—14 mit 2 × 16 m Lichtweite, die Bahnbrücke bei Stein a. d. Tr. mit einem 30,8 m weiten eisernen Fachwerksträger, sowie die Bahnbrücke bei Altenmarkt aus 4 × 9 m langen Walzträgern auf gerammten eisernen Jochen erwähnenswerth.

Die Station Trostberg wurde als Sitz der Betriebsleitung und Ausgangspunkt des Fahrdienstes mit Wohnung für den Betriebsleiter, Lokomotivschuppen mit Wohnungsanbau, Wassernahmsvorrichtung (Pulsometeranlage) usw. versehen. An den Haltestellen mit Güterabfertigung Matzing, Hörpolding, Stein an der Traun und Altenmarkt wird der Dienst von Bahnagenten besorgt. Die daselbst errichteten Gebäude enthalten — ausnahmlich Hörpolding — einen Warteraum, einen Dienstraum mit angebautem, vom Dienstraum aus zugänglichen unterkellerten Güterschuppen und die Bedürfnissanstalten. An der Haltestelle Hörpolding wurde nur ein Güterschuppen mit eingebautem Dienstraum des Agenten errichtet. Einfache Personenhalteplätze sind in Bad Empfing, Nussdorf und St. Georgen hergestellt.

Die Kosten der Bahnführung einschliesslich der Grunderwerbung und der Lastenablösung, der Hochbauten und Telephoneinrichtungen, dann des Fahrmaterials, der Ausrüstung der Stationen usw. berechnen sich auf rund 945000 ℳ oder für das Kilometer rund 44400 ℳ. Von den Gesammtbaukosten fallen den Interessenten, dies sind die Distrikte Traunstein und Trostberg, dann die Stadtgemeinde Traunstein und die Marktgemeinden Trostberg und Altenmarkt, die Kosten der Grunderwerbung abzüglich jener für Ummessung (Arealausscheidung), Vermarkung usw. mit 65000 ℳ zur Last, so dass ein vom Staate aufzuwendendes Baukapital von 880000 ℳ oder für das Kilometer von 41350 ℳ verbleibt.

Der Landstrich, welchen die Bahn aufzuschliessen hat, ist von einer vorzugsweise Landwirthschaft und hiermit zusammenhängende Gewerbe betreibenden wohlhabenden Bevölkerung bewohnt. An Ausfuhrwaaren sind hauptsächlich die Erzeugnisse der umliegenden Forste und der Schneidemühlen zu verzeichnen. Insbesondere bilden Sägewaaren den grössten Theil der Ausfuhr.

Zur Einführung gelangen ausser Kolonialwaaren namentlich Getreide, welches nach der Vermahlung theilweise wieder ausgeführt wird, sohin zum Theil die Lokalbahn zweimal zu passiren hat. Die mit grosser Vorsicht durchgeführte Vorausberechnung der Rentabilität der Bahn ergibt eine Verzinsung des staatlichen Bauaufwandes zu etwa 4 %.

Es verkehren täglich 3 Züge in beiden Richtungen mit einer mittleren Fahrgeschwindigkeit von 22,5 km in der Stunde und einer Gesammtfahrzeit von 1 Stunde 20 Minuten für den Zug. Das Fahrmaterial ist nach Anzahl und Konstruktion das gleiche, wie jenes der Lokalbahn Forchheim - Ebermannstadt (s. Nr. 53 S. 524 d. Ztg.).

Ausser den bereits erwähnten 4 Bahnagenten ist für die Führung des im Allgemeinen wie auf den vorher eröffneten Lokalbahnlinien eingerichteten Dienstes in Trostberg an Personal vorhanden: 1 Betriebsleiter, 1 Diätar, 1 Lokomotivführer, 1 fahrberechtigter Heizer, 2 Hilfsheizer (zugleich als Maschinenhaustaglöhner und als Bremser verwendbar) und 3 Schaffner für den Zugbegleitungsdienst, sowie für den Stations- und Ladedienst in Trostberg. Vom zweiten Betriebsjahre an werden die Bahnunterhaltungsarbeiten, welche zur Zeit noch von der Königlichen Eisenbahnbausektion Traunstein angeordnet und überwacht werden, von dem Betriebsleiter zu besorgen sein, zu dessen Beihilfe ein Bahnaufseher berufen wird. In die täglich einmal vorzunehmende Streckenbegehung theilen sich 2 Bahnarbeiter, welche nach Anweisung des Bahnaufsehers neben der Streckenkontrole auch kleinere Mängel am Bahnkörper zu beheben, die Spurweite und Ueberhöhungen des Geleises zu prüfen, Gräben, Durchlässe und die Spurrillen an den Uebergängen zu reinigen, die Ueberfahrten, sowie die Schneeschutzanlagen in Stand zu halten und die Innenkanten an den äusseren Schienensträngen in den stark gekrümmten Kurven bei trockener Witterung regelmässig zweimal in der Woche zu fetten haben, um einen gezwängten Gang der Fahrzeuge beim Durchfahren dieser Kurven und eine stärkere Abnutzung der Radreifen zu verhindern.

Die Streckenbegeher einschliesslich des Bahnaufsehers sind zur strengen Wahrnehmung der Bahnpolizei und zur Anzeigeerstattung bei der Betriebsleitung gehalten, falls die Strecke oder die Böschung von unbefugten Personen betreten, Holz über dieselbe ausserhalb der Uebergänge gefahren oder geschleift und Vieh darüber getrieben werden sollte.

Der Dienst der Streckenbegeher ist je nach ihrem Stationsorte und der Jahreszeit in der Weise geregelt, dass sie zum Beginn oder nach Beendigung der Streckenkontrole einen Zug zur Hin- oder zur Rückfahrt zu benutzen haben, wobei sie, wenn benöthigt, als Hilfsbremser verwendet werden. A.

W. Schilling's Schraubenschlüssel mit Selbsteinstellung.

Wenn wir nachstehende Abbildung und Beschreibung eines neu eingeführten Schraubenschlüssels unseren Lesern zur Kenntniss bringen, so geschieht dies, weil dieser Schlüssel, der nach dem Patente von W. Schilling in Stettin gefertigt wird, die Aufmerksamkeit weiterer Kreise verdient.

Jedem Eisenbahnfachmanne ist bekannt, welche grosse Bedeutung für ihn bei den Bahnunterhaltungsarbeiten der Schraubenschlüssel haben muss und wie viel Zeit und Mühe dem Streckenwärter gespart werden kann, wenn man ihn mit einem Schraubenschlüssel versieht, der ihm seine tägliche Hauptbeschäftigung — nämlich die Kontrole über das Festsitzen der Schraubenmuttern am Bahngeleise und den Weichen — nach Möglichkeit erleichtert.

Allgemein bedient man sich bisher zu den Untersuchungsarbeiten an den Geleisen der sogenannten Gabelschlüssel mit einer festen d. h. nicht verstellbaren Maulweite. Die gesammte Länge dieser Schlüssel beträgt etwa 50 cm, so dass der Wärter unter geringer Vorbeugung des Oberkörpers den Schraubenbolzen mit seinem Schlüssel fassen kann.

Bei den verschiedenen Grössen der Schraubenmuttern, die sich bei einem jeden Eisenbahnoberbau vorfinden, sind bereits häufig Versuche angestellt worden, dem Bahnwärter oder Weichensteller das Mitnehmen vieler Schlüssel verschiedener Maulweite zu ersparen, besonders hat man sogenannte „Englische“ oder „Französische“ Schlüssel, bei welchen sich die Maulweite je nach Bedarf kleiner bezw. grösser einstellen lässt, dem Bahnwärter in die Hand gegeben. Doch dem ausgiebigen Gebrauche dieser verstellbaren Schlüssel stehen bei der Unterhaltungsarbeit am Geleise vielerlei Unbequemlichkeiten hindernd im Wege. Das jedesmalige Einstellen einer neuen Maulweite ist mühevoll; die Schlüssel haben meistens — und zwar stets, wenn sie kräftig genug konstruirt sind — eine etwas unhandliche Form und trotz ihrer geringen Länge, die für den Bahnwärter ein zu tiefes und ermüdendes Beugen bedingt, haben sie ein sehr bedeutendes Gewicht. Ein Hauptfehler bei diesen Schlüsseln ist indessen der, dass ihre Greifbacken sich seitwärts an dem Handgriffe und nicht vorn an der Spitze desselben befinden, dadurch lassen sich die dicht nebeneinander stehenden Laschenbolzen fast gar nicht mit einem Englischen oder Französischen Schlüssel fassen.

Allen diesen Uebelständen soll der nachstehend beschriebene Schraubenschlüssel begegnen; derselbe greift in fast allen

Stellungen die Schraubenmutter von oben und nicht seitwärts an und ferner lassen sich mit einem und demselben Schlüssel alle beim Oberbau-Unterhaltungsdienste vorkommenden Muttern fassen, weil sich beim Anlegen einer Greifbacke und beim gleichzeitigen Umlegen des Handgriffes die andere Backe an den Schraubenkopf fest heranzieht. Ein Loslösen des Schlüssels, wie man es häufig bei den bisherigen Schlüsselarten zu beobachten Gelegenheit hat, ist bei dem Schraubenschlüssel mit Selbsteinstellung nicht möglich, weil jede weitere Abwärtsbewegung des Handgriffes die Greifbacken nur immer noch fester die Schraubenmutter umspannen lässt.

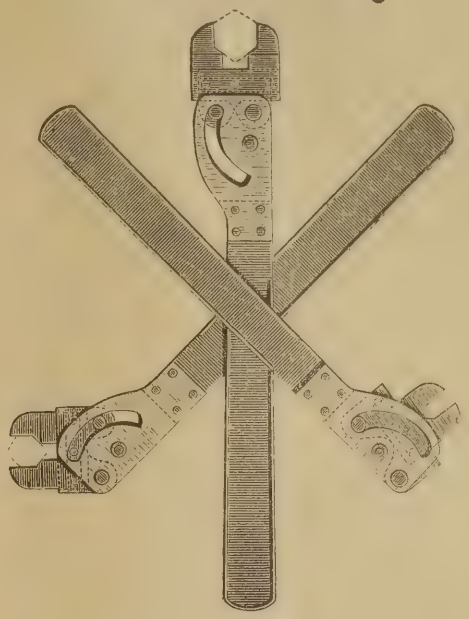
Die Konstruktion des Schlüssels ergibt die nebenstehende Abbildung, welche denselben mit der grössten, einer mittleren und der kleinsten Maulweite darstellt; sobald sich beim Gebrauche die beiden Greifbacken einander nähern, schiebt sich in einem Schlitze, der sich in den beiden Deckplatten, welche die Greifbacken umschliessen, befindet, ein Gleitzapfen nach dem Handgriffe zu hinauf. Dadurch entfernt sich der Gleitzapfen mehr und mehr von einem in dem Deckplatten lagernden Drehzapfen und erreicht seine weiteste Entfernung von demselben dann, wenn die Maulweite des Schlüssels die kleinste geworden ist. Der Drehzapfen nämlich einerseits, sowie der Gleitzapfen andererseits sind durch ineinander sich schiebende Gleitbahnen wechselseitig mit den Greifbacken starr verbunden, wobei durch die Anordnung der Gleitbahnen eine stetige Parallelität der den Schraubenkopf fassenden Flächen der Greifbacken erreicht ist.

Der Schlüssel, welcher sich in der Praxis bereits vielfache Anerkennung erworben hat, ist von der Deutschen Werkzeugmaschinenfabrik vormals Sondermann & Stier in Chemnitz zum Preise von 15 *M.* für das Stück (Modell B mit 25 bis 51 mm grosser Maulweite) in bestem Werkzeugstahl zu beziehen; ausserdem wird noch ein Modell A mit 9 bis 32 mm Maulweite gefertigt.

Es finden sich an diesem Schlüssel weder Schraubenspindeln noch sonst irgend welche zerbrechliche Einzeltheile, wodurch die Konstruktion an Solidität und Dauerhaftigkeit den weitgehendsten Ansprüchen genügt.

Das besonders für die Oberbau-Unterhaltung konstruirte Modell B hat bei einer Länge von 50 cm nur ein Gewicht von 2,5 kg.

SCHILLINGS SCHRAUBENSCHLÜSSEL
mit Selbsteinstellung.



D. R. P. Nº 53068.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Anwendung der Vereinseinrichtungen auf den Verkehr der Dahme-Uckroer Eisenbahn mit den Vereinsbahnen. Nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins werden die Vereinseinrichtungen auf den Verkehr der Dahme-Uckroer Eisenbahn mit den Vereinsbahnen nach Maassgabe des § 6 der Vereinssatzungen Anwendung finden.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen“ ist seitens der geschäftsführenden Verwaltung der V. Nachtrag herausgegeben worden.

Vereins-Kilometerzeiger. Seitens der geschäftsführenden Verwaltung ist zu den Vereins-Kilometerzeigern Nr. 41 (Königliche Eisenbahndirektion — rechtsrh. — zu Köln) und Nr. 54 (Königlich Württembergische Staatseisenbahnen) je der I., zu den Vereins-Kilometerzeigern Nr. 32 (Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin) und Nr. 82 (Königlich Ungarische Staatseisenbahnen) je der II. und zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern“ der IX. Nachtrag herausgegeben worden.

Technische Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupteisenbahnen. Von der geschäftsführenden Verwaltung ist zu den vorbezeichneten Vereinbarungen der III. Nachtrag herausgegeben worden.

Vereins-Betriebsreglement. Der IV. Nachtrag zu dem Vereins-Betriebsreglement ist — laut Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — allseitig in Vollzug gesetzt worden.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft gehörige 0,670 km lange Schleppbahn zu den „Szallasen“ am Central-Viehmarkte in St. Marx (bei Wien), welche am 14. September d. J. für die Beförderung von Borstenviehsendungen eröffnet wurde, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3251 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Anwendung der Vereinseinrichtungen auf den Verkehr der Dahme-Uckroer Eisenbahn mit den Vereinsbahnen (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 3258 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend zollamtliche Behandlung der nicht zu den festen Inventarienstücken der Wagen gehörigen Ladegeräthe usw. (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 3342 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend technische Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupteisenbahnen (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 3358 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona, die Belgische Staatsbahn, sowie die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn, betreffend statistische Nachrichten über den Verkehr auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 3368 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Einführung einer einheitlichen Eisenbahnzeit im Vereinsgebiete (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 3380 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, die Belgische Staatsbahn, die Schweizerische Nordostbahn, die Schweizerische Centralbahn, die Dänischen, Schwedischen und Norwegischen Staatsbahnen, ferner die K. und K. Bosnabahn, betreffend zusammenstellbare Fahrscheinhefte (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 3382 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für die in dem Vierteljahr Juli bis September d. J. abgegebenen Drucksachen des Vereins (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 3384 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 3386 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Technischen Ausschusses, Begleitschreiben zum Protokoll der zu Budapest am 24/25. September d. J. abgehaltenen Ausschusssitzung (die nächste Sitzung soll am 5. März 1892 in Leipzig stattfinden) (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 3388 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 3415 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Neudruck der Verhandlungen über die Neubearbeitung des Vereins-Wagenregulativs in den Jahren 1871/73 (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 3415 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen (insoweit dieselben in dem Wagenausschusse nicht vertreten sind), betreffend Neudruck der Verhandlungen über die Neubearbeitung des Vereins-Wagenregulativs in den Jahren 1871/73 (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 3422 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den IV. Nachtrag zu dem Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 3450 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 3473 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, die Belgische Staatsbahn, die Schweizerische Nordostbahn, die Schweizerische Centralbahn, die Dänischen, Schwedischen und Norwegischen Staatsbahnen, sowie die K. und K. Bosnabahn, betreffend zusammenstellbare Fahrscheinhefte (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 245 Z vom 30. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für die im Vierteljahr Juli-September d. J. in der Vereinszeitung veröffentlichten Bekanntmachungen (abgesandt am 7. d. Mts. an diejenigen Vereins-Verwaltungen, welche im vorbezeichneten Vierteljahr in der Vereinszeitung Bekanntmachungen erlassen haben).

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.

Am 1. September d. J. ist die 2. Ausgabe der Kundmachung 26, enthaltend Bestimmungen über die Beförderung von Getreide in loser Schüttung, ausgegeben worden.

Am 1. Oktober d. J. gelangten zur Ausgabe:

der 1. Nachtrag zu den Satzungen und der Geschäftsordnung;

der 1. Nachtrag zur Kundmachung 22, Dienstanweisung über das Abfertigungs-, Stundungs- und Abrechnungsverfahren für Renn- und Vollblut-Mutterpferde des Unionklubs in Berlin in Sonderzügen;

die Kundmachung 32, Vorschriften über die Bezettelung der Einzel-Stückgüter und beladener Wagen;

die Kundmachung 33, Vorschriften über die nachträgliche Belastung eines Gutes mit Nachnahme;

die Kundmachung 34, Monatsrechnungen über Eilgutsendungen und Verzeichniss der selbständigen Eilgutabfertigungen;

am 15. Oktober d. J. wird die 2. Ausgabe der Kundmachung 4, Ausführungsbestimmungen zur Anlage D des Betriebsreglements in Kraft treten.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Ladegewicht oder Tragfähigkeit der Wagen.

Die gemeinsame Direktorenkonferenz hatte beschlossen, die im Deutschen Betriebsreglement bereits aufgenommene Unterscheidung zwischen einem Beladen der Wagen bis zu dem an denselben vermerkten „Ladegewicht“ und zu der an denselben ebenfalls verzeichneten „Tragfähigkeit“ auch im Oesterreichisch-Ungarischen Betriebsreglement in Anwendung zu bringen. Der K. K. Handelsminister erklärte nun auch namens seines Ungarischen Kollegen damit im Prinzip einverstanden zu sein, und diese Unterscheidung auch in dem im Einvernehmen der beiden Regierungen mit der des Deutschen Reiches in Ausarbeitung begriffenen neuen Betriebsreglement zur Geltung zu bringen. Die von der Konferenz gleichfalls beantragte Ersetzung der auf den Güterwagen vorkommenden Bezeichnung „Tragfähigkeit“ durch die Bezeichnung „Ladegewicht“ wurde ebenfalls mit dem Beifügen genehmigt, dass mit dieser Maassnahme nach und nach vorzugehen ist, damit dieselbe beim Inslebentreten des neuen Betriebsreglements zur vollständigen Durchführung gelange. Hierbei bleibt es jeder Bahnverwaltung anheimgestellt, gleichwie dies auf den Deutschen Eisenbahnen geschieht, nebst dem Ladegewichte auch noch die Tragfähigkeit mit der neuen in Deutschland eingeführten Bedeutung auf den Wagen zu vermerken. Für die Zeit des Ueberganges wird somit in jenen Fällen, wo auf einem Wagen nur die Bezeichnung „Ladegewicht“ oder „Tragfähigkeit“ allein ersichtlich ist, dieser Bezeichnung die Bedeutung des bisherigen Ausdruckes „Tragfähigkeit“ in gleicher Weise innewohnen.

Einlösung der Prag-Duxer und Dux-Bodenbacher Eisenbahn.

Der K. K. Handelsminister hat folgenden (auszugsweisen) Erlass an die Verwaltungen der Prag-Duxer und der Dux-Bodenbacher Eisenbahn gerichtet:

„Wie nach dem Ergebnisse der angeordneten Erhebungen ausser Zweifel gestellt erscheint, sind die gesetzlichen Voraussetzungen eingetreten, unter welchen die K. K. Regierung ermächtigt ist, in Ausübung des dem Staate eingeräumten Einlösungsrechtes die beiden genannten Unternehmungen mit 1. Januar 1892 für den Staat einzulösen. Die Regierung hat den Beschluss gefasst, dieses Einlösungsrecht mit dem obigen Zeitpunkte auszuüben und werden sohin die genannten beiden Bahnen mit 1. Januar 1892 gegen Ausbezahlung der vereinbarten Einlösungsrente in das Eigenthum und den Genuss des Staates überzugehen haben. Ich gebe zugleich der Bereitwilligkeit Ausdruck, etwaige in Bezug auf die Durchführung der Einlösungsoperation sich ergebende Detailfragen im Einvernehmen mit den beiden betheiligten Bahngesellschaften baldthunlichst zur Austragung zu bringen. Ich stelle anheim, einverständlich mit dem Verwaltungsrathe der mitbetheiligten Gesellschaft etwaige Wünsche oder Anträge behufs deren Prüfung und Erwägung ehestens zu meiner Kenntniss zu bringen, und behalte mir vor, gegebenenfalls hierüber mit den geehrten Verwaltungen in Unterhandlung zu treten.“

Verstaatlichung der Erzherzog Albrechtbahn.

Das „Verordn.-Bl. f. Eisenb. u. Schifff.“ Nr. 114 veröffentlicht das im „R.-G.-B.“ Nr. 135 enthaltene Gesetz, betreffend die eventuelle Einlösung dieser Bahn durch den Staat, ferner das von der K. K. Regierung einerseits und dem Verwaltungsrathe der Erzherzog Albrechtbahn abgeschlossene Uebereinkommen, betreffend die Führung des Betriebes der Linien dieser Bahn durch den Staat auf eigene Rechnung desselben und über die eventuelle Einlösung der bezeichneten Bahnlinien durch den Staat. (Wir werden die Bestimmungen dieses Gesetzes und Uebereinkommens im Auszuge nachtragen.)

Einführung der Mitteleuropäischen Eisenbahnzeit.

Mit dem 1. Oktober d. J. ist für sämmtliche Eisenbahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie die Mitteleuropäische Zeit in Kraft getreten. Während bisher der Verkehr der Oesterreichischen Bahnen nach der Prager Zeit, jener der Ungarischen Bahnen nach der Budapester Zeit geregelt war, gilt jetzt für die Gesammtmonarchie die einheitliche Mitteleuropäische Eisenbahnzeit, welche der Prager Zeit um 2 Minuten voraus ist, während sie gegen die Budapester Zeit um 16 Minuten zurücksteht. Gegen die Zeit der Wiener Sternwarte ist die neue Eisenbahnzeit um 5 Minuten 21 Sekunden zurück.

Arbeiterverhältnisse in den Hilfsanstalten der Bahnen.

Der Handelsminister Marquis Bacquehem hat, wie das „V.-Bl. f. E. u. Sch.“ berichtet, einen Erlass an die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen als derzeit Vorsitzende in der Direktorenkonferenz der Oesterreichischen Eisenbahnen, betreffend die einheitliche Regelung der Arbeiterverhältnisse in den Hilfsanstalten der Oesterreichischen Eisenbahnen gerichtet, welchem wir folgendes entnehmen: Die seinerzeit vom Handelsministerium gepflogenen Erhebungen über die Rechtsverhältnisse der bei den Hilfsanstalten der Oesterreichischen Eisenbahnen beschäftigten Arbeiter haben ergeben, dass diesfalls keine einheitlichen Bestimmungen bestehen und dass insbesondere die Vorschriften über die zum Schutze von Leben und Gesundheit der Arbeiter erforderlichen Einrichtungen, über Arbeitspausen, Sonntagsruhe, Schulbesuch, über Entlohnung und Kündigung, über Arbeiterausweise (Arbeitsbücher), über die Verwendung von jugendlichen Hilfsarbeitern und Frauenspersonen überhaupt, speziell aber zur Nachtarbeit, dann über das Lehrlingswesen usw. mehrfache wesentliche Abweichungen sowohl untereinander, als auch gegenüber den einschlägigen Vorschriften der gewerbsmässigen Fabrikunternehmungen gleichen Charakters aufweisen. Diese Wahrnehmungen haben dem Handelsministerium Anlass geboten, der Frage einer einheitlichen Regelung der Arbeiterverhältnisse in den gedachten Anstalten näher zu treten. Dasselbe beabsichtigt, eine Verordnung herauszugeben, wonach die zum Schutze des gewerblichen Hilfspersonals erlassenen Bestimmungen der Gewerbeordnung in Zukunft auch in den Hilfsanstalten der Eisenbahnen insoweit zu gelten haben werden, als dies mit dem unabweisbaren Bedürfniss der ungestörten Aufrechterhaltung des Eisenbahnverkehrs und der hierdurch bedingten Eigenart des Dienstbetriebes der fraglichen Anstalten vereinbar ist. Weiter beabsichtigt das Handelsministerium, zum Zwecke einer entsprechenden Ueberwachung in Bezug auf die genaue Einhaltung der hiernach zu erlassenden Normen die Gewerbeinspektoren in einer besonderen Instruktion anzuweisen, ihre Thätigkeit auch auf die in ihren Aufsichtsbezirken gelegenen Hilfsanstalten der Eisenbahnen auszudehnen. Vor Erlassung der einschlägigen Verordnungen erscheint es dem Handelsministerium wünschenswerth, die Anschauung der Oesterreichischen Eisenbahnverwaltungen im Gegenstande kennen zu lernen. Zu diesem Behufe wird die Generaldirektion eingeladen, bezüglich der fraglichen Angelegenheit in einer der nächsten Direktorenkonferenzen die Veranlassung zu treffen, dass die Eisenbahnverwaltungen mit thunlichster Beschleunigung für ihre hier in Betracht kommenden Hilfsanstalten den Entwurf von Grundzügen einer im wesentlichen übereinstimmend zu erlassenden bahnseitigen Instruktion ausarbeiten, welche sich sowohl in materieller Beziehung, als auch in der formellen Anordnung möglichst an die Bestimmungen der Gewerbeordnung anzuschliessen hätte. Dieser Entwurf ist sodann dem Handelsministerium zur Genehmigung vorzulegen.

Prioritätenumwandlung der Kaschau-Oderberger Bahn.

Das Ungarische Finanzministerium veröffentlicht die folgende (auszugsweise) Kundmachung: „Die Kaschau-Oderberger Eisenbahngesellschaft wünscht den aus der emittirten 5 % vereinigten Prioritätsanleihe Ungarischer Eisenbahnen zu ihrer Last noch aushaftenden Theilbetrag zu tilgen. Die diesem Theilbetrage entsprechenden Obligationen werden daher bei der am 1. Oktober d. J. abzuhaltenden Verloosung der obenbezeichneten Anleihe zur am 2. Januar 1892 erfolgenden Rückzahlung verloost werden. Die Nummern der gezogenen Obligationen werden seitens der Königlich Ungarischen Lottodirektion in gewohnter Weise veröffentlicht werden." — Durch die hier angekündigte Verloosung wird der Rest der noch in Umlauf befindlichen 5 % Obligationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn aus dem Verkehre gezogen. Es handelt sich bei dieser Verloosung um den Antheil der Kaschau-Oderberger Eisenbahn an der 5 % Ungarischen Goldinvestitions-Anleihe vom Jahre 1876. An die Stelle dieser Anleihe tritt die 4 % Goldanleihe, welche Anfangs Juni d. J. bereits zur Baarsubskription und zur Umwandlung gegen 5 % Titres aufgelegt wurde.

Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich Ende August d. J.

Der mit Ende Juli d. J. nachgewiesenen Zahl von 310,5 Eisenbahnbaukilometern sind im Monate August durch den Beginn des Baues der Lokalbahn Krasna-Roznau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 10,1 km zugewachsen; infolge der Verkehrseröffnung der Linie Schwarzenau-Waidhofen a/T. von 7,3 km und des zweiten Geleises in der Strecke Jenbach-Schwaz der Linie Kufstein-Ala von 6,9 km standen 306,4 km Eisenbahnen in Bauausführung. Hiervon können die (am 8. Oktober zu eröffnende) Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg, dann die (bereits eröffnete) Lokalbahn Zauchtel-Bautsch und Zauchtel-Fulnek, ferner das zweite Geleise der Strecke Dassnitz-Königsberg-Maria-Kulm, das zweite Geleise der Strecke Wilfleinsdorf-Bruck a/L. der Linie Wien-Bruck a/L. und das zweite Geleise der Linie Jenbach-Ala als nahezu vollendet betrachtet werden. Namhafte Baufortschritte waren zu verzeichnen bei den Lokalbahnen Eisenerz-Vordernberg, Budweis-Salnau, Steyr-Bad Hall, Cilli-Wöllan und beim zweiten Geleise der Strecke Königsberg-Maria-Kulm-Tirschnitz. Die Zahl der durchschnittlich für den Tag und das Kilometer beim Eisenbahnbaue beschäftigten Arbeiter hat sich infolge der Verkehrsübergabe einiger Linien von 11 890 auf 9 783 vermindert.

Betriebseinnahmen im Monat August d. J.

Im Monat August d. J. wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 13 626 309 Personen und 7 963 290 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 27 818 083 fl. erzielt, d. i. für das Kilometer 1 027 fl. — Im gleichen Monat des Vorjahres betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 11 288 322 Personen und 7 399 050 t Güter 28 987 082 fl. oder für das Kilometer 1 104 fl., mithin ergibt sich für den Monat August d. J. eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 7 %. Die auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen in den ersten 8 Monaten 1891 erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 191 703 595 fl., in dem gleichen Zeitraume des Vorjahres auf 191 011 844 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen für den genannten Zeitabschnitt des laufenden Jahres 26 798 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 26 190 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer für den Betriebszeitraum Januar-August d. J. auf 7 154 fl. gegen 7 293 fl. im Vorjahre, d. i. um 139 fl. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, für 1891 auf 10 731 fl. gegen 10 940 fl. im Vorjahre, d. i. um 209 fl., mithin um 1,9 % ungünstiger.

Das Galizische Lokalbahnwesen.

Aus Lemberg wird uns geschrieben: In seiner vorjährigen Session hat der Galizische Landtag dem Landesausschusse aufgetragen, in Erwägung zu ziehen, in welcher Form die Bedingungen festzustellen wären, unter denen den Galizischen Lokalbahnen Unterstützungen aus dem Landesfonds gewährt werden könnten. Angesichts der grossen Bedeutung, welche dieser Angelegenheit hinsichtlich der wirthschaftlichen Entwickelung Galiziens innewohnt, beschloss der Landesausschuss, bei den hierauf bezüglichen Studien die von anderen Kronländern gemachten Erfahrungen nach Möglichkeit zu benutzen und auf Grund derselben die Daten zur Abfassung eines Galizischen Lokalbahnprojektes und eines approximativen Kostenüberschlages für den Bau sowie die Instandhaltung eines die Galizischen Bezirke umfassenden Lokalbahnnetzes zu sammeln. Zu diesem Behufe entschloss sich der Landesausschuss, die Bezirksvertretungen, Landwirthschafts-Gesellschaften, Handelskammern und anderen öffentlichen Anstalten um die erforderlichen Informationen zu ersuchen. In den letzten Tagen sind nunmehr von den Landesausschüssen der Kronländer Bukowina, Mähren, Schlesien, Oberösterreich, Niederösterreich, Salzburg, Steiermark und Kärnten die gewünschten Mittheilungen eingelangt, aus denen hervorgeht, dass gegenwärtig das System der schmalspurigen Lokalbahnen den meisten Anklang findet. Der Landesausschuss wird nach der Vervollständigung des betreffenden Materials sich mit der Ausarbeitung der Detailpläne befassen, welche dem Landtage mit einem eingehenden Motivenberichte und mit den Kreditforderungen zur Subventionirung der neuen Lokalbahnen vorgelegt werden sollen.

Kosten des Rekurses im Enteignungsverfahren (Rechtsfall).

In einer Enteignungsangelegenheit der Mährischen Westbahn hat das Oberlandesgericht in Brünn dem Rekurse der betreffenden Grundeigenthümer gegen den Bescheid des zuständigen Bezirksgerichtes theilweise Folge gegeben und den Konzessionären dieser Bahn gleichzeitig den Ersatz der Hälfte der Rekurskosten an die Rekurrenten auferlegt, weil nach dem Enteignungsgesetze die Kosten der Feststellung der Entschädigung regelmässig von der Eisenbahnunternehmung zu tragen sind, und der vorliegende Rekurs theilweise gerechtfertigt und von Erfolg begleitet gewesen ist. Der K. K. Oberste Gerichtshof hob diesen Bescheid auf und sprach die Konzessionäre von jedem Kostenersatze los, weil zu den, nach dem erwähnten Gesetze von der Eisenbahn zu bestreitenden Kosten nicht jene des Rechtsmittels zugezählt werden dürfen, sohin die Frage, ob der Rekurs der gedachten Grundeigenthümer von Erfolg begleitet war, ganz unentscheidend ist. („V.-Bl. f. E. u. Sch." Nr. 104).

Der Preussische Nothstandstarif und die Oesterreichischen Bahnen.

Die von den Preussischen Staatsbahnen aus Anlass des Nothstandes in Deutschland eingeführten ausserordentlich ermässigten Staffeltarife üben in der Weise eine empfindliche Rückwirkung auf die Oesterreichischen Bahnen aus, dass dieselben gezwungen sind, die Tarife für die Tetschener, Bodenbacher und Egerer Route soweit zu ermässigen, dass die Differenz, welche andernfalls zu Gunsten der Oderberger Route entstehen würde, ausgeglichen wird. Solche Ermässigungen müssen eintreten im Verkehr von Galizien nach der Nordböhmischen Grenze, von Ungarn und von Wien nach Norddeutschland, sowie in jenen Inlandsverkehren, auf welche die vorzunehmenden Tarifermässigungen rückwirken. Je nach den Relationen sind die Verschiebungen in den Tarifen sehr verschieden und gehen bis zu 30 und 50 fl. für den Wagen. Im grossen ganzen ist der Ausfall, welchen die Oesterreichischen Bahnen durch diese, voraussichtlich allerdings nur für einige Monate zu gewährende Tarifermässigung erleiden, ein sehr beträchtlicher und dürfte eher über als unter 300 000 fl, betragen, von welcher Summe je 30 000 bis 60 000 fl. auf die Staatsbahngesellschaft, Oesterreichische Nordwestbahn und Kaiser Ferdinands-Nordbahn entfallen mögen. Das Interesse an der Aufrechthaltung des bestehenden Zustandes ist für alle betheiligten Bahnen ein gleiches, da die Auftheilung des Ertrages des Verkehres unter die verschiedenen Linien prozentweise im Kartell erfolgt, daher alle gewinnen, wenn die Fracht möglichst lange auf der Oesterreichischen Schiene festgehalten wird und der aufzutheilende Rohertrag daher ein grösserer ist.

Die Kohlentarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Die Wiener Handelskammer hatte sich vor einiger Zeit an das Handelsministerium mit dem Ansuchen gewendet. dieses möge die Direktion der Nordbahn bestimmen, für alle Stationen der Wiener Verbindungs- und Donauuferbahn dieselben Tarife für Kohle einzuheben, wie für solche Transporte, welche loko Nordbahnhof bezogen werden, da der Zuschlag von 2 kr., welcher die auf die Verbindungsbahn übergehende Kohle trifft, eine Belastung der Konsumenten bedeutet. Die Direktion der Nordbahn konstatirte, dass der Zuschlag von 2 kr. nur auf direkten Wunsch der Regierung eingehoben werde. Das Unternehmen selbst nimmt kein nennenswerthes Interesse an dieser Gebühr, aus welcher ihm nur eine geringfügige Einnahme zufliesst. Der Handelskammer wurde ein abschlägiger Bescheid zu theil. Die Gründe, welche das Vorgehen der Regierung in dieser Angelegenheit bestimmt haben, sind in der Rücksichtnahme auf die Interessen der Steierischen Braunkohlenproduzenten zu suchen, welche befürchteten, dass weitergehende Ermässigungen der Kohlentarife der Nordbahn sie nicht allein von dem Wiener Markte ausschliessen, sondern auch ihr engeres Absatzgebiet gefährden würden. Und da eine grosse Zahl Steierischer Gebirgsbewohner bezüglich ihrer Existenz auf die Konkurrenzfähigkeit der Gruben, in welchen sie Beschäftigung finden, angewiesen ist, es aber nahezu unmöglich ist, festzustellen, ob Kohle, welche auf die Verbindungsbahn übergeht, nicht weiter verfrachtet wird, so entbehrt der Standpunkt der Regierung nicht der Berechtigung.

Fahrgeschwindigkeit auf den Dalmatiner K. K. Staatsbahnen.

Das Handelsministerium hat genehmigt, dass die Maximal-Fahrgeschwindigkeit auf den Dalmatiner Linien der Staats-

bahnen auf 35 km für die Stunde erhöht wird. Hieran ist die Bedingung geknüpft, dass bei Wegübersetzungen, welche nicht besonders bedient sind, oder bei welchen die Fernsicht behindert ist, 200 m vor Rampenmitte vom Lokomotivführer das Achtungssignal gegeben wird. Durch vorstehende Maassnahmen werden bessere Anschlüsse an die Lloyddampfer in Sebenico ermöglicht.

Erweiterung der Betriebsbefugniss und Namensänderung von Stationen.

a) Die bisher nur für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Wagenladungsverkehr eingerichteten Stationen Molit und Eisenau der Lokalbahn Hatna-Kimpolung wurden am 1. Oktober d. J. auch für den Stückgutverkehr, somit für den Gesammtverkehr eröffnet.

b) Die bisher nur für den Personen-, Gepäck- und beschränkten Eilgutverkehr eingerichtete Station Donow der Linie Wessely a. d. L.-Ober-Cerekwe wurde am 1. Oktober d. J. auch für die Auf- und Abgabe von Wagenladungsgütern eröffnet.

c) Die an der Strecke Josefstadt-Altpaka gelegene Station Tremesna (der Südnorddeutschen Verbindungsbahn) führt vom 1. d. Mts. ab den Namen „Weiss-Tremesna".

Eisenbahn Vinkovce-Mitrovitza.

Der Bau dieser 72,4 km langen Bahn ist bereits weit vorgeschritten. Der Unterbau ist vollständig hergestellt, der Oberbau durchaus gelegt und hiervon ungefähr 80% eingeschottert. Die Hochbauten sind in bereits bewohnbarem Zustande. In der Zeit vom 17. bis Ende August dieses Jahres wurde die Probebelastung sämmtlicher Brückenobjekte mit durchaus günstigem Erfolge vorgenommen. Die Eröffnung des Betriebes wird daher noch im Laufe des Herbstes stattfinden. Die Linie Vinkovce-Mitrovitza, welche in der Station Vinkovce von den Linien Dalja-Bosna-Brod und Vinkovce-Gunja-Brcka abzweigt, ist eine Theilstrecke der längs der Save führenden sogenannten Grenzbahnen, als deren Schlussglied gegen Osten nur noch die Linie Mitrovitza-Zimony (Semlin) und gegen Westen die Linie Sziszek-Karolyvar (Karlstadt) auszuführen ist.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Reichskanzler von Caprivi hat das lang ersehnte Wort der Beruhigung ausgesprochen; der Friede scheint gesichert, die Krise überwunden und die Spekulation wagt sich wieder hervor. Der Transportaktienmarkt stand beinahe ausschliesslich unter dem Zeichen der Verstaatlichung; für die Nordbahn (2815) verspricht man sich davon keine Vortheile, viel grössere dagegen für die Böhmische Westbahn (351); die Staatsbahn (287) soll ihre Domänen und Hüttenwerke in eine selbständige Aktiengesellschaft umgestalten; ohne besonderen Beweggrund waren Galizische Carl Ludwigbahn (205,50), Nordwestbahn (201,75) und Elbethalbahn (213,25) gesucht; dagegen war die Meinung für die ebenfalls von Verstaatlichungsgerüchten betroffene Südbahn (105,50) eine ungünstige. Für Ungarische Werthe war anfangs eine gute Stimmung, weil der Finanzminister das nächtsjährige Budget mit einem Plus von 20 Millionen vorlegen soll, indessen beunruhigten die Angriffe der Blätter gegen den Handelsminister wegen des Ankaufes der Ungarischen Linien der Staatsbahn. Nachdem schliesslich von den Oktoberfälligkeiten (Kupons und Kapitalsrückzahlungen) mit 41,4 Millionen Gulden ein grosser Theil der Börse zufliessen dürfte, ist ein weiteres Steigen der Kurse sehr wahrscheinlich.

Aus Rumänien.

Bukarest-Roschiori-Craiova.

Die im Auftrage der Königlich Rumänischen Regierung vorgenommenen technischen Vorarbeiten für eine von Bukarest abzweigende und über Roschiori und Claraschi bis zur Station Craiova der Linie Verciorova-Pitesti führenden Linie sind beendet. Durch den Bau dieser Bahn, welcher bereits mit Beginn des kommenden Jahres in Angriff genommen werden soll, und zu dessen Ausführung die Kammer die Aufnahme eines Anlehens von 5 000 000 Lei bewilligte, wird die Schienenverbindung zwischen Craiova und Bukarest um etwa 60 km verkürzt werden.

Galatz-Berladi.

Der Rumänische Senat sowie die Kammer haben den Gesetzentwurf für den Bau der Eisenbahn Galatz Hafen-Berladi genehmigt und die Regierung bevollmächtigt, zu diesem Zwecke 4% Obligationen in der Höhe von 17 314 000 Lei zu emittiren. Der Bau dieser Linie, für welche das technische Elaborat von den Bukarester Ingenieuren Chiriac, Dimitriu und Druschescu ausgearbeitet wurde, soll vom Ingenieur Chiriac, als Chefingenieur, geleitet werden.

Projektirter Bau eines neuen Personenbahnhofes in Galatz.

Die Direktion der Königlich Rumänischen Staatsbahnen hat den Bau eines neuen Personenbahnhofes in der Endstation Galatz der Linien Predeal-Ploesti-Buzeu-Braila-Galatz und Marasesti-Galatz beschlossen und wird der gegenwärtige für den gemischten Verkehr eingerichtete Bahnhof ausschliesslich für den Frachtenverkehr umgebaut werden.

Erweiterung der Station Braila.

Die Direktion der Königlich Rumänischen Eisenbahnen hat die Erweiterung der Station Braila der Linie Predeal-Ploesti-Galatz insbesondere im Interesse des Getreideverkehres durch Anlage mehrerer Verbindungsgeleise mit dem Donauhafen beschlossen, zu welchem Behufe die Kommune Galatz die erforderlichen Baugründe unentgeltlich zu überlassen sich bereit erklärte.

Aus Spanien und Portugal.

Saragossa-Mittelmeer-Eisenbahn.

Die Banque d'Escompte in Paris hat gegen das in Nr. 73 S. 777 Jahrg. 1890 d. Ztg. mitgetheilte Urtheil des Pariser Handelsgerichts, welches der Saragossa-Mittelmeer-Eisenbahngesellschaft den Ertrag der von der Bank aufgelegten Anleihe zusprach, Berufung eingelegt, ist aber auch vom Pariser Berufungsgericht durch Urtheil der zweiten Kammer vom 11. August d. J. abgewiesen worden. Da sich in die Darstellung in Nr. 73 S. 777 Jahrg. 1890 d. Ztg. einige Unrichtigkeiten*) eingeschlichen haben, legen wir im folgenden die Verhältnisse mit einigen Worten klar. Im Jahre 1887 bildete sich mit einem aus 25 000 Antheilscheinen bestehenden Grundkapitale von 12 500 000 Francs die Saragossa-Mittelmeer-Eisenbahngesellschaft, um eine Eisenbahn von La Puebla de Hijar nach San Carlos de la Rapita (am rechten Mündungsarm des Ebro gelegen) zu bauen. Auf Grund der Konzession wurde der Verwaltungsrath durch die Satzungen ermächtigt, 75 000 Schuldverschreibungen, die durch eine erste Hypothek auf die genannte Linie sicher zu stellen waren, auszugeben. Der Bau der Linie wurde im ganzen an den Unternehmer Joachim Henrich vergeben, der sich verpflichtete, der Gesellschaft die zur Verzinsung und Tilgung der im Umlauf befindlichen Schuldverschreibungen erforderliche Summe zur Verfügung zu stellen; die Gesellschaft war ihrerseits ermächtigt, durch von der Hauptversammlung ernannte Vertrauensmänner von den dem Unternehmer zustehenden Beträgen die zur Erfüllung seiner Verpflichtungen erforderliche Summe zurückzubehalten. Am 10. Mai 1890 wurden 74 850 Schuldverschreibungen durch die Banque d'Escompte in Paris zum Preise von 275 Frcs. zur Zeichnung aufgelegt und davon 32 000 Stück gezeichnet; aber im Augenblick der Uebergabe der von den Zeichnern eingezahlten Summen an die Gesellschaft weigerte sich die Bank, den Betrag aus den Händen zu geben, indem sie behauptete, dass die Ausgabe infolge falscher Angaben, die in der von der Gesellschaft veröffentlichten Zeichnungseinladung enthalten seien, nichtig sei. Sie zieh die Gesellschaft sogar betrügerischer Umtriebe und klagte beim Pariser Handelsgericht auf Nichtigkeitserklärung der Ausgabe. Die Vertrauensmänner der Gesellschaft verklagten ihrerseits die Bank auf Herausgabe der auf Grund der Ausgabe eingezahlten Summen und das Handelsgericht wies durch Urtheil vom 1. Juli 1890 die Klage der Bank ab.

Begründet war dieses Urtheil folgendermaassen: Die Bank hat nicht den Beweis erbracht, dass sie, wie sie behauptet, zur Betheiligung an der Ausgabe der Schuldverschreibungen für die beklagte Gesellschaft durch deren Erklärungen veranlasst ist, noch dass ihr diese Erklärungen zur Zeit der Verhandlungen oder bis zur Ausgabe übergeben sind. Die von der Bank zum Beweise ihrer Angaben vorgelegten Bemerkungen sind ohne Datum, ohne Adresse, ohne Unterschrift, ohne irgend welche Beziehung zu dem während der Verhandlungen ausgetauschten Schriftwechsel, ohne Uebereinstimmung mit den Verträgen und ohne irgend ein Merkmal der Rechtsgültigkeit, das ihnen den Werth von Beweismitteln geben könnte. Man darf nicht annehmen, dass die Bank die Unvorsichtigkeit begangen hat, so unvollständigen Urkunden ohne Prüfung Vertrauen entgegenzubringen und man muss die genannten Erklärungen — die einzige Grundlage, auf welche sich die Bank zur Begründung ihrer Behauptung stützt — zurückweisen. Da also nur die in der Zeichnungseinladung angegebenen Bedingungen von der Bank angenommen sind, so kann

*) Unser Berichterstatter hat die Eisenbahn „Madrid-Saragossa-Barcelona", die von Saragossa über Pina, Puebla de Hijar, Escatron, Mora-Nueva, Reus, Roda und Villanueva nach Barcelona führt, mit der Eisenbahn „Saragossa-Mittelmeer", die von Puebla de Hijar nach San Carlos de la Rapita am rechten Mündungsarm des Ebro führt, verwechselt. Die Red.

diese lediglich als Beauftragte der Gesellschaft angesehen werden und hatte in deren Namen und für deren Rechnung gegen Gebühren den Betrag einer Anleihe einzukassiren und das Ergebniss den bezeichneten Vertrauensmännern zu übergeben. Durch Schreiben vom 26. Mai 1889 ist der Bank ausdrücklich folgende Vergütung bewilligt worden: 1. eine Mittlergebühr von 250 000 Frcs., von denen sie 200 000 Frcs. erhalten und noch 50 000 Frcs. zu beanspruchen hat, 2. eine Ausgabegebühr von 12,50 Frcs. für die Schuldverschreibung, doch kann diese nicht, wie behauptet, für 36 000, sondern nur für 32 000 thatsächlich untergebrachte Schuldverschreibungen beansprucht werden, beträgt also 400 000 Frcs. und 3. die Kosten für Bekanntmachungen, für welche von der Gesellschaft eine Summe von 568 000 Frcs. anerkannt ist; dies ergibt zusammen 1 018 000 Frcs. Die Bank ist nunmehr verpflichtet, dem gerichtlichen Verwalter Edmond Moreau zur Abführung an die Hinterlegungskasse 8 800 000 Frcs. unter Abzug 1. der ebengenannten 1 018 000 Frcs. und 2. des zur Bestreitung der fälligen Zinsen und vorzunehmenden Tilgungen erforderlichen Betrages zu übergeben.

Aus den Urtheilsgründen des Berufungsgerichts ist Folgendes hervorzuheben: Die Prüfung des Schriftwechsels und besonders eines Schreibens der Bank an die Gesellschaft vom 26. November 1888 ergibt, dass die Bank die ihr gemachten Mittheilungen, die sie hätte prüfen können, ohne Einwand anerkannt hat. Aus dem Schriftwechsel und besonders aus einem Schreiben der Bank an die Vertrauensmänner vom 24. April 1889 (also vor der Ausgabe) geht hervor, dass die Verträge mit dem Bauunternehmer und den Vertrauensmännern zur Kenntniss der Bank gebracht sind und deren stillschweigendes Einverständniss erhalten haben; zugleich aber ist durch dieses Schreiben zwischen den Vertrauensmännern und der Bank ein Rechtsverhältniss angeknüpft, durch das letztere persönlich verpflichtet ist, die streitigen Beträge den Berechtigten zu übergeben. Der fernere Klageanspruch der Bank auf Zahlung von 1 000 000 Frcs. Schadenersatz ist ebenfalls abgewiesen worden in der Erwägung, dass die Bank keinen wirklichen Schaden nachweist, dass sie bedeutende Mittlergebühren in Baar oder in Antheilscheinen erhalten oder sich ausbedungen hat und dass, wenn der ausgebenden Bankanstalt ein moralischer Nachtheil aus der Ausgabe erwachsen kann, sie es sich selbst zuzuschreiben hat, dass sie sich zu spät und ungenügend über die Lage der Gesellschaft aufgeklärt hat. Demnach ist die Bank verurtheilt worden, ausser den bereits herausgegebenen Summen noch folgende Beträge zu bezahlen: a) 8 724 Frcs. zur Vervollständigung des Rohertrages der Ausgabe, b) 1 005 951,15 Frcs., die von dem behaupteten Reinertrag unrechtmässig zurückbehalten wurden, c) die Zinsen der vorgenannten beiden Summen mit 6 % seit Einreichung der Klage (4. Oktober 1889), d) die Zinsen der von der Bank bereits bezahlten Summe von 6 253 389,75 Frcs. mit 6 % von Einreichung der Klage ab bis zur Ueberweisung an den gerichtlichen Verwalter. Ausserdem sind von der Bank noch die Gerichtskosten zu tragen. Der gerichtliche Verwalter hat die Schuldscheininhaber durch Rundschreiben benachrichtigt, dass, wenn gegen dieses Urtheil nicht die Revision eingelegt wird, der Umtausch der vorläufigen Empfangsscheine gegen die endgültigen Schuldverschreibungen im Dezember d. J. erfolgen werde.

Die Beförderung der Postsendungen mit der Eisenbahn.

Durch einen kürzlich ergangenen Erlass ist die Beförderung der Postsendungen mit der Eisenbahn wie folgt geregelt:

Die Eisenbahngesellschaften sind gehalten, für den Postdienst auf allen in Betrieb befindlichen Linien täglich einen Zug in jeder Richtung zur Verfügung zu stellen; alle Postzüge müssen die für den Dienst erforderliche Wagenzahl enthalten, welche die Generaldirektion der Posten den Gesellschaften 1 Stunde vor Abgang der Züge von den Madrider Bahnhöfen und 3 Stunden vor Abgang der Züge von anderen Spanischen Bahnhöfen bekannt gibt. Die Wagen sind Eigenthum des Staates, dem auch die Bestreitung der Beleuchtungs- und Heizungskosten obliegt. Abgesehen von den gewöhnlichen Postzügen ist in jedem fahrplanmässigen Zuge der Gesellschaften dem Postdienst eine Wagenabtheilung vorzubehalten.

Den im Dienst befindlichen Post- und Telegraphenbeamten sind Freifahrtscheine zu bewilligen. Zur Aufnahme der Einrichtungen, die zum Verkehr mit den im Gange befindlichen Zügen dienen, haben die Gesellschaften, wenn die Regierung diese Einrichtungen für nützlich hält, in den Stationen einen Raum zur Verfügung zu stellen. Der Staat kann verlangen, dass gegen eine vorher vereinbarte Entschädigung Tages- und Nacht-Sonderzüge für den Postdienst eingelegt werden. Die Gesellschaften sind nicht verpflichtet, die Kosten der Staatstelegraphenstationen zu tragen, aber sie müssen nöthigenfalls zum Bau eines Dienstraumes, in dem die Postsendungen und die zu ihrer Bewachung bestellten Beamten Sicherheit finden, in jeder Station den erforderlichen Grund und Boden abtreten. Die Generaldirektion der Posten kann, ohne irgendwelche Entschädigung zu zahlen, auf der ganzen Länge der Eisenbahnen Telegraphenlinien herstellen. Die zum Bau und zur Ausbesserung der Staatstelegraphenlinien erforderlichen Gegenstände werden nach einem zwischen dem Staat und den Gesellschaften vereinbarten ermässigten Tarif, der 2 Cts. für das Tonnenkilometer nicht übersteigen darf, befördert. Die Generaldirektion der Posten wird ermächtigt, die mit den Gesellschaften wegen Heizung, Beleuchtung und Beförderung der Postwagen unter lästigen Bedingungen geschlossenen Verträge zu kündigen.

Die Central-Pyrenäenbahn.

Nach einem dem „Temps“ aus San Sebastian zugegangenen Berichte ist die gegenwärtige Spanische Regierung der Ausführung des Spanisch-Französischen Vertrags von 1862, welcher die gleichzeitige Ausführung der beiden Pyrenäenbahnen, einerseits von Canfranc nach Oloron, andererseits durch das Noguera-Pallaresathal nach Saint-Girons festsetzt, grundsätzlich günstig gestimmt und hat durch die Reichsstände die beiden Gesetzentwürfe, welche die Schaffung dieser Bahnen genehmigen und ihnen sehr bedeutende Beihilfen sichern, beschliessen lassen. Die Lage der internationalen Tunnel wird durch die beiden Regierungen nach Anhörung ihrer Kriegsminister bestimmt werden; auf Spanischem Gebiete sind die Richtungslinien der beiden Bahnen im Grundsatze bereits durch die bezüglichen Gesetze festgelegt, nur im einzelnen sind sie der Meinung des militärischen Genieausschusses und des Grenzvertheidigungsausschusses unterworfen. Es ist kein Geheimniss, dass man im Spanischen Heere den Gedanken einer Durchbohrung der Centralpyrenäen vielfach nicht günstig aufgenommen hat und Anfangs September d. J. hat auch der Kriegsminister die Beschlüsse des Genieausschusses, der sich unbedingt gegen die von den Civilingenieuren und der betheiligten Bevölkerung gewünschte ursprüngliche Richtungslinie durch das Noguera-Pallaresathal ausgesprochen hat, genehmigt. Unter Berufung auf lediglich strategische Erwägungen und auf die Grenzvertheidigung will die Kriegsverwaltung dieser Bahn eine im Aranthale endigende Richtungslinie geben, während die ursprünglich beabsichtigte Richtung nur die örtlichen und Handelsinteressen, sowie die zwischenstaatlichen Verkehrsverbindungen im Auge hat. Die an der Verwirklichung der Bahn betheiligte Bevölkerung hat gegen das Ansinnen der Kriegsverwaltung Verwahrung eingelegt und durch ihre Senatoren und Abgeordneten, durch die Präfekten und Wahlkörperschaften der Regierung Bittschriften unterbreitet. Der Streit um die Richtungslinie hat in Katalonien, wo man bereits die baldige Verdingung der Bauarbeiten erwartete, eine tiefgehende Erregung hervorgerufen; die Regierung ist daher in übler Lage, weil sie das vom Kriegsminister genehmigte Gutachten des Genieausschusses nicht unberücksichtigt lassen kann. Indessen sind Canovas del Castillo und seine Amtsgenossen entschlossen, eine Verständigung zwischen den streitenden Parteien zu suchen und zu finden; dazu gehört aber Zeit und so wird die Verwirklichung der Central-Pyrenäenbahn abermals hinausgeschoben.

Königlich Portugiesische Eisenbahngesellschaft.

Aus dem der Hauptversammlung am 26. Juni erstatteten Geschäftsbericht für das Jahr 1890 theilen wir zur Ergänzung der in Nr. 71 S. 691 enthaltenen Angaben *) noch folgendes mit:

Auf den Strecken Lissabon-Entrocamiento und Bemfica-Cacum wurde das zweite Geleis verlegt. Von der in ihrer Fertigstellung verzögerten Linie Beïra-Baixa hofft die Gesellschaft im Laufe des Jahres 1891 die beiden ersten Theilstrecken von Abrantes bis Covilha (165 km) dem Betriebe übergeben zu können. Der Lissaboner Centralbahnhof des Rocio und die Stadtbahn sind am 15. Mai d. J. für alle zwischen Lissabon einerseits und Cintra, Torres-Alfarellos und Figueira andererseits verkehrenden Personenzüge eröffnet worden; sobald die Anschlussbauten der Gürtelbahn nach Braca de Prata an der Ostlinie vollendet sind (was im Juli d. J. geschehen sein sollte), werden auch die Züge der Ost- und Nordlinie nach dem Centralbahnhof geleitet werden. Im Anschluss an diesen will die Gesellschaft ein grossartiges Gasthaus bauen. Auf der von Alcantara bei Lissabon am rechten Tajo-Ufer flussabwärts über Belem, Pedrouços, Caxias und Oeiras nach Cascaes führenden Linie, von der die Strecke Cascaes-Pedrouços am 30. September 1889 vorläufig dem Betriebe übergeben wurde, ist am 6. Dezember 1890 die Strecke Pedrouços-Alcantara vorläufig dem Personenverkehre übergeben worden; die endgültige Eröffnung dieser Linie kann erst erfolgen, wenn die Stromverbesserungsbauten am Tajo vollendet sein werden.

Dem zur Verfügung der Antheilhaber verbleibenden Gewinn von 1 760 231,55 Frcs. (316 738 Milreis) treten als Uebertrag aus dem Vorjahre 12 965,71 Frcs. hinzu; von dem 1 773 197,26 Frcs. betragenden Gesammtgewinn wurden 17 596,55 Francs den satzungsgemässen Rücklagen, 86 877,50 Frcs. der Beamten-Unterstützungskasse, 51 202,55 Frcs. der Beamten-

*) Dort ist infolge eines Druckfehlers die Länge mit 380 statt 830 km angegeben.

Ruhegehaltskasse zugeführt, 1 039 920 Frcs. zur Vertheilung eines bereits gezahlten Gewinnes von je 15 Frcs. an 69 328 Antheilscheine verwendet und 577 600, 66 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen.

In Anbetracht der Gesellschaftslage, die eine grosse Zusammenfassung der Hilfsmittel zur Lösung der gegenwärtigen Schwierigkeiten erheischt, hat es der Verwaltungsrath für angemessen gehalten, mit der Nordspanischen Eisenbahngesellschaft wegen der Linien, aus denen sich die Grosse Spanische Centralbahn zusammensetzt (Soria-Toralba, Madrid-Caceres-Portugal und Plasencia-Astorga), in Unterhandlung zu treten. Der im Jahre 1890 mit der Grossen Spanischen Centralbahn geschlossene Vertrag (vergl. Nr. 3 S. 25 d. Ztg.) hat aus vielfachen Gründen die davon erhofften vortheilhaften Ergebnisse nicht gehabt, sondern einen der schwersten und nachtheiligsten Widersprüche für die Gesellschaft geschaffen. Die am 2. bis 4. Juni d. J. abgeschlossenen 4 Verträge (vergl. Nr. 58 S. 569 d. Ztg.) haben den Zweck, die der Portugiesischen Gesellschaft aus den Verträgen mit den Spanischen Bahnen erwachsenden Lasten soviel wie möglich zu erleichtern und sie von einer Vermittelung zu befreien, die — ausgeübt im fremden Lande — als ein Eindrängen betrachtet wurde und deshalb kaum zu verwirklichen war. Diese Verträge sind abgeschlossen: 1. zwischen der Königlich Portugiesischen Gesellschaft, für eigene Rechnung und als Vertreterin der Gesellschaft Madrid-Caceres-Portugal handelnd, und der Nordspanischen Gesellschaft wegen des Betriebes der Eisenbahnlinien Madrid-Caceres-Portugal durch letztere Gesellschaft, 2. zwischen der Portugiesischen Gesellschaft, für eigene Rechnung und als Vertreterin der Westspanischen Gesellschaft handelnd, und der Nordspanischen Gesellschaft wegen des Betriebes der Westspanischen Bahn nach Eröffnung durch die Nordbahn, 3. zwischen der Portugiesischen Gesellschaft, für eigene Rechnung und als Vertreterin der Grossen Spanischen Centralbahn handelnd, und der Nordspanischen Gesellschaft wegen Uebergabe der Linie Soria-Toralba an die Nordbahn, 4. zwischen der Portugiesischen und der Nordspanischen Gesellschaft wegen der zwischen ihnen vereinbarten Tarife. Auf Antrag des Verwaltungsrathes hat die zugleich mit der ordentlichen abgehaltene ausserordentliche Hauptversammlung die abgeschlossenen Verträge im allgemeinen genehmigt und dem Verwaltungsrath Vollmacht zur Unterzeichnung ertheilt, sobald die Hauptversammlungen der betheiligten Gesellschaften die Verträge rechtskräftig genehmigt haben. Zugleich ist aber der Verwaltungsrath ermächtigt worden, alle Aenderungen vorzunehmen, welche die möglichste Verminderung der Lasten, sowie die Auflösung aller bestehenden Verträge zum Zweck haben, sofern es für die Verwirklichung der Verträge vom 2.—4. Juni erforderlich ist.

Auf Grund dieser Ermächtigung hat der Verwaltungsrath am 12. August mit der Nordspanischen Gesellschaft den in Nr. 71 S. 690 d. Ztg. mitgetheilten Vertrag, betreffend Schuldermässigung der Eisenbahnen Madrid-Caceres-Portugal und Astorga-Plasencia, abgeschlossen und am 13. August die früheren Verträge unter entsprechenden Aenderungen unterzeichnet.

Urtheile des Reichsgerichts.

Haftpflichtentschädigung. Einwand des eigenen Verschuldens wegen Uebertretung einer polizeilichen Anordnung. Berücksichtigung einer künftigen Vermehrung der Einnahmen bei Bemessung der Entschädigung. Am 17. September 1888 stürzte der Gemeindebauaufseher F. auf dem Abends von Reichelsheim nach Höchst abgegangenen Eisenbahnzuge der neuerbauten Nebenbahn Reinheim-Reichelsheim von der Plattform des Personenwagens während der Fahrt herunter und wurde schwer verletzt. Unter der Behauptung, dass er infolge dieser Verletzungen — Schädelbruch usw. — völlig arbeitsunfähig geworden sei, verlangte er von den Beklagten als Betriebsunternehmern jener Bahn auf Grund des Reichs-Haftpflichtgesetzes vom 7. Juli 1871 Schadenersatz und veranschlagte solchen auf 921 ℳ Heilungskosten und auf jährlich 3000 ℳ für entgangenes und noch in Zukunft entgehendes festes Einkommen. Die Beklagten bestritten sowohl den Grund der Klage als die Höhe der Schadensersatzforderung und schützten die Einrede des eigenen Verschuldens des Klägers vor.

Aus den Entscheidungsgründen des Reichsgerichts (in der Revisionsinstanz):

Der Berufungsrichter verneint die Frage, ob ein eigenes Verschulden des Klägers an dem fraglichen Unfalle im Sinne des § 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes anzunehmen sei, aus zutreffenden Gründen. Zwar handelte Kläger, als er sich auf die Plattform des Personenwagens bei der Abfahrt des Bahnzuges von Gross-Bieberau stellte, gegen ein ihm bekanntes bahnpolizeiliches Verbot und es genügt an sich schon der geringste Grad des Verschuldens eines bei dem Betriebe einer Eisenbahn Verletzten, um jeden Schadensersatzanspruch auszuschliessen. Allein die besonderen von dem Berufungsgerichte festgestellten Umstände des Falles lassen ein eigenes Verschulden des Klägers am Unfalle nicht erkennen.

Der einzige dem Abendzuge beigegebene Personenwagen enthielt nur 36 Sitzplätze und war bereits bei der Ankunft auf der Station Gross-Bieberau so überfüllt, dass 6—7 Personen auf der Plattform stehen mussten. Kläger hatte demnach nur die Wahl, entweder in Reichelsheim zurückzubleiben oder den mehrstündigen Weg nach Höchst — seinem Wohnorte — zu Fuss zurückzulegen, oder sich den Anordnungen des Zugpersonals, das ihn trotz seines Protestes zur Aufstellung auf die Plattform verwies, zu fügen. Indem er den Weisungen des Zugführers, die ihm unter Vorwissen oder Duldung des mitfahrenden Betriebsinspektors L. gegeben wurden, Folge leistete, kann er für die Zuwiderhandlung gegen das bestehende Polizeigesetz und deren Folgen nicht verantwortlich gemacht werden, weil die Bediensteten der Betriebsunternehmer selber diese Uebertretung des Verbots veranlasst hatten.

Dass sodann die nächste Ursache des Herabsturzes des Klägers von der Plattform des Personenwagens unaufgeklärt geblieben ist, gereicht nicht dem Kläger, sondern den beweispflichtigen Beklagten zum Nachtheil. Darüber aber, dass es der Berufungsrichter nicht für erforderlich erachtete, auf die weiteren Beweisanträge des Klägers über jene Ursache einzugehen, können sich doch die Beklagten nicht beschweren.

Anlangend die Anschlussrevision des Klägers irrt das Berufungsgericht allerdings, wenn es die Höhe der dem Kläger zuzubilligenden Rente damit motivirt, dass es nur auf gegenwärtige Einnahme des Klägers, nicht auch auf dasjenige ankomme, was Kläger bei fortdauernder Gesundheit und normaler Entwickelung seiner Dienstlaufbahn etwa noch erworben haben würde. In der hierfür in Bezug genommenen Entscheidung des Reichsgerichts Band 17 Nr. 11 S. 50 ist nur ausgesprochen, dass nach § 3 des Reichs-Haftpflichtgesetzes zunächst diejenige Lage der Verhältnisse des Verletzten maassgebend erscheine, in der sich derselbe zur Zeit des Unfalls befunden habe, während im übrigen in einer Reihe von Entscheidungen des vormaligen Reichs-Oberhandelsgerichts und des Reichsgerichts der Grundsatz aufgestellt worden ist, dass auch derjenige Vermögensnachtheil zu ersetzen sei, welcher in der Entziehung des Gewinns aus einer schon zur Zeit des Unfalls in sicherer Aussicht stehenden Erhöhung der Erwerbsfähigkeit oder Erwerbsthätigkeit des Verletzten bestehe. Kann also der Verletzte nachweisen, dass nach seiner Arbeitskraft, seinen Fähigkeiten, Aussichten und Verhältnissen eine spätere Erhöhung seiner Einnahmen mit Gewissheit oder hoher Wahrscheinlichkeit eingetreten sein würde, so muss der Richter nach freiem richterlichen Ermessen diese konkreten Umstände schon bei der ersten Festsetzung der Rente berücksichtigen.

Vergleiche Entscheidungen des Reichs-Oberhandelsgerichts Band 14 S. 341, Reichsgericht bei Seuffert Archiv Band 46 Nr. 192, Bolze, Praxis usw. Band 8 Nr. 226.

Gleichwohl ist selbst in Beibehalt dieser Rechtsgrundsätze die Anschlussrevision zurückzuweisen. In erster Instanz hat sich Kläger nach dem Thatbestande nur darauf berufen, „dass er bei seinem Fleisse und seiner Thätigkeit mit der Zeit in seinem Einkommen noch vorangekommen sein würde", während er in zweiter Instanz geltend machte, „dass er, wenn ihm der Unfall nicht zugestossen wäre, mit der Zeit erster Lehrer an der Handwerkerschule in Höchst mit einem Mehreinkommen von 275 ℳ geworden sein würde." Diese Behauptungen lassen überall nicht erkennen, dass nach den Umständen des Falles ein höheres Einkommen des Klägers für die Zukunft in sicherer Aussicht gestanden habe, wie es z. B. angenommen werden könnte oder müsste, wenn nach bestehenden Gesetzen oder Dienstreglements Staats- oder Privatbeamte in höhere Stellen oder Gehaltsklassen mit Ablauf einer bestimmten Dienstzeit aufzurücken pflegen. Es handelt sich vielmehr nach der eigenen Darlegung des Klägers um blosse entfernte Möglichkeiten, die sich auf unfassbare individuelle Verhältnisse gründen.

(Urtheil des III. Civilsenats des Reichsgerichts vom 30. Juni 1891 in der Sache des Gemeindeaufsehers F. w. Bank für Handel und Industrie in Darmstadt und den Unternehmer B. in Berlin.)

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Der Vorstand des maschinentechnischen Büreaus der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln, Baurath Jähns, ist in den Ruhestand versetzt worden.

Württembergische Staatseisenbahnen.

Der Betriebsbauinspektor Ganzenmüller in Weikersheim ist in den Ruhestand versetzt worden.

Nr. 19. Jahrgang 1891. Berlin, am 10. Oktober 1891.

Anzeiger

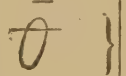
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. Oktober Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.					
					A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:					
1	A B	—	1	Bund	leere Körbe (5 Stück)	18	1	Neusorg	Bayerische Stsb.	
2	A D	4	1	Kollo	Blecheisen —	1,5	2	Hasselt	Grand Central Belge	
3	C H	1	1	Kiste	Schuhwaaren —	109	3	Frankfurt a/M. H. L. B.	Hessische Ludwigsb.	beschr. Mannheim.
4	F	6568/71	4	Ballen	Bettfedern —	64	4	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
5	F	—	1	Bund	Flacheisen —	52	5	Buchloe	Bayerische Stsb.	
6	F W A	2025	1	Kiste	leer —	21	6	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
7	G H	3806	1	„	? —	3	7	Braunschweig H.	„	
8	H	—	2	Körbe	leer —	17	8	Munster-Bilsen	Grand Central Belge	
9	H S	855	1	Ballot	Leder —	24,5	9	Freising	Bayerische Stsb.	Freising beschrieben.
10	J G	1	1	Sack	unbekannt —	19	10	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
11	J H	—	1	Korb	Preisselbeeren —	20	11	Lindau	Bayerische Stsb.	wegen Verderblichkeit versteigert.
12	J H	6346 A	1	Kiste	Garn —	56	12	Hamont	Grand Central Belge	
13	K P	8802	1	„	leer —	—	13	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
14	L	1/2	2	Pack	alte Sacktheile —	50	14	München C. B.	Bayerische Stsb.	Coswig in Sachs. bez.
15	L R	484 a	1	Kiste	gefüllt —	19	15	Mainz	Hessische Ludwigsb.	beschr. Stuttgart-Mainz.
16	M F	400	1	Sack	Hadern —	37	16	Asch	Bayerische Stsb.	Dobschau-Linz bez.
17	ML	40	1	Schliesskorb	Kleider —	17	17	Darmstadt	Hessische Ludwigsb.	
18	M S	—	1	Pack	Körbe (10 Stück) —	56	18	Wernberg	Bayerische Stsb.	
19	N W	3798	1	Ballot	Bettbarchent —	47	19	Augsburg	„	
20	R	6412	1	Pack	Schaufeln —	27	20	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
21	S	7	3	—	Holzstützen —	—	21	Leipzig M.	K. E.-D. Magdeburg	
22	S F	2045	1	Kiste	leer —	—	22	Braunschweig H.	„	
23	T	2995	1	—	Eisenkugel —	6	23	Sonthofen	Bayerische Stsb.	
24	T K oder G H mit Blaustift	17 3	1	Kiste	Kleider und Hausgeräthe	35	24	Frankfurt a/M. H. L. B.	Hessische Ludwigsb.	ohne Bez.
25	U	335	1	Korb	Eisenwaaren —	14	25	Mülheim Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
26	U & K	4437	1	Pack	Düten —	18	26	Mainz	Hessische Ludwigsb.	beschr. Eberstadt-Mainz.
27	V T B M	443	1	Kiste	Eisen —	30	27	Marchiennes	Grand Central Belge	
28	W S	4204	1	Fass	leer —	22	28	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
29	X K	1	1	—	verzinnte Rohre —	42	29	Marienwerder	K. E.-D. Bromberg	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
30	Bruckers	—	1	Schachtel	— —	1	30	Hasselt	Grand Central Belge	in blau- und weisskarirte Leinewand genäht,
31	E S Coburg	12	—	—	Betten und Kleider —	23	31	Tiegenhof	K. E.-D. Bromberg	
32	Croisiers	—	1	Packet	Rosenkränze —	0,5	32	Diest	Grand Central Belge	
33	Dierichs	2039	1	Fass	leer —	35	33	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
34	Dumont	2	1	—	Spezialdecke —	18	34	Ligny	Grand Central Belge	
35	E. Frantzen	3922	1	Fass	leer —	41	35	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
36	O. Hollmann	2033	1	„	leer —	44	36	„	„	
37	Matagne		1	Koffer	Kleider —	57	37	Fraire	Grand Central Belge	
38	Mghs.	—	1	Fass	leer —	40	38	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
39	Moyart	—	1	Kiste	— —	119	39	Hasselt	Grand Central Belge	
40	Mynrez	—	1	Korb	leer —	18	40	Rotselaer	„	
41	Niel	—	2	Tonnen	Cement —	360	41	Hasselt	„	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
42	Planegg	2931	1	Fass	leer —	28	42	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
43	Squilbir	30	1	—	Spezialdecke —	—	43	Ham sur Heure	Grand Central Belge	
44	Gebr. Stumm	49	1	—	Decke —	—	44	Steinbach	Bayerische Stsb.	
45	B A B Scharwächter	5594	1	Fass	leer —	46	45	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
46	—	1¼	2	—	Kneifzangen —	—	46	Seesen	K. E.-D. Magdeburg	
47	V	II	1	Fass	vermuthl. Preisselbeeren	18	47	Neustadt a. D.	Bayerische Stsb.	
48	—	28	1	„	leer —	24	48	Anvers Est.	Grand Central Belge	
49	—	843	1	„	leer —	28	49	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
50	—	1745	1	„	leer —	27	50	„	„	
51	—	5740	1	„	leer —	35	51	„	„	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
52	weiss +	—	2	Kolli	Eisentheile	94	52	Wiswar	Meckl. Friedr. Frzb.	zur Schiffsausrüstung.
	—	—	2	„	Modelle aus Holz					
53		894	1	Fass	Petroleum —	177	53	Lessen	K. E.-D. Bromberg	
54		1150/1	2	Kisten	Thonwaaren (Ofenkacheln)	282	54	Augsburg	Bayerische Stsb.	*)
55		22174	1	Kiste	gefüllt —	106	55	Mainz	Hessische Ludwigsb.	beschr.: —Mainz.
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
56	—	—	1	Stück	Brett, 4 m lang —	—	56	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
57	—	—	1	„	Dach —	8	57	Weissenburg	Elsass-Lothring.	
58	—	—	2	Pack	Draht —	50	58	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
59	—	—	2	Stück	Eisen —	94	59	Herdecke	„	
60	—	—	1	Bund	Eisenröhren —	13	60	Simbach	Bayerische Stsb.	je 5 m lang, 2½ cm Durchmesser.
61	—	—	1	„	Eisenröhren —	42,5	61	Grafing	„	
62	—	—	3	Stangen	Flacheisen —	53	62	Miesbach	„	
63	—	—	1	Ballen	Haare —	184	63	München C B	„	
64	—	—	1	—	eiserne Kette —	61	64	Oberndorf-Schweinfurt	„	Bezettelung undeutlich.
65	—	—	1	Pack	Kleider. Wäsche —	24	65	Mülhausen	Elsass-Lothring.	
66	—	—	1	„	Kohlenlöffel —	8,5	66	Holzminden	K. E.-D. Magdeburg	
67	—	—	1	Kübel	leer —	25	67	Nördlingen	Bayerische Stsb.	**)
68	—	—	1	—	Milchkanne —	5	68	Niedern-dodeleben	K. E.-D. Magdeburg	
69	—	—	1	—	Privatkalkdecke —	—	69	Letmathe	K. E.-D. Elberfeld	
70	—	—	2	Stück	Riemenscheiben —	23	70	Regensburg	Bayerische Stsb.	
71	—	—	1	—	5 m langes eis. Rohr	36	71	Königsberg	K. E.-D. Bromberg	
72	—	—	1	—	Roststab —	7	72	Basel	Elsass-Lothring.	
73	—	—	1	Sack	Säcke —	20	73	Elberfeld D.	K. E.-D. Elberfeld	
74	—	—	1	—	Schachtel —	0,5	74	Louvain	Grand Central Belge	
75	—	—	24	Stück	Werkzeuge für Anstreicher	3	75	Mülheim Rhein	K. E.-D. Elberfeld	

Nachtrag.

76	L W	—	4	Kolli	Eisenzeug (eis. Achsen)	?	76	Leutzsch	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevis. am 6/9.
77	S	189	1	Pack	2 Rohrstühle —	9,5	77	Dessau	„	
78	W Z	1661	1	Kiste	leer —	30	78	Leipzig (Th. Bhf.)	„	beschr.: Leipzig.
79	Berlin	24949	1	Ladung	Kohlen —	?	79	Leipzig (Th. Bhf.)	„	Auf Bgltsch. ab Morgenroth eingeg.
80	IV. Garde-Rgt. zu Fuss 1. Komp.	—	1	—	Signalfahne (roth) —	?	80	Berlin	„	
81	Mela	2524	1	Fass	? —	222	81	Weida	„	
82	—	—	1	Korb	Aepfel —	37	82	Erfurt (Eilg.-Abf.)	„	
83	—	—	5	Pack	leere Arzneifläschchen	?	83	Zella-Mehlis	„	am 26/9. auf d. Strecke gef.
			18	Stück	leere Arzneifläschchen					
84	—	—	1	Ring	Draht —	0,5	84	Falkenberg	„	
85	—	—	12	—	eis. Ofentheile —	6	85	Leutzsch	„	bei Bodenrevis. am 11/9.

*) Eine Kiste trägt einen alten Zettel Lindau St.-München; beide Kisten sind Augsburg beschrieben.
**) Sogen. Getreidebottich von konischer Form, ohne Deckel mit 4 eisernen Reifen und 2 eis. Handgriffen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 15. Oktober d. J. wird die dem Königlichen Eisenbahnbetriebsamte zu Hagen unterstellte Bahnstrecke Brügge-Oberbrügge mit der Station Oberbrügge für den Frachtstückgutverkehr und den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet. Für die neue Bahnstrecke hat die Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 Gültigkeit.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung wird zu dem Lokalgütertarif für den hiesigen Direktionsbezirk vom 1. April 1891 der Nachtrag III herausgegeben, welcher u. a. die der Frachtberechnung im Verkehr mit der Station Oberbrügge zu Grunde zu legenden Entfernungen enthält.

Soweit in den direkten Tarifen mit der Preussischen Staats- und der Grossherzoglich Oldenburgischen Bahn Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Station Oberbrügge nicht vorgesehen sind, erfolgt die Frachtberechnung bis auf weiteres nach den um 3 km erhöhten Entfernungen der Station Brügge.

Elberfeld, den 7. Oktober 1891. (2045)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Direktion der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn führt die an der Strecke Josefstadt - Altpaka gelegene Station Tremesna vom 1. d. Mts. ab den Namen „Weiss-Tremesna".

Berlin, den 7. Oktober 1891. (2046)
Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

3. Güterverkehr.

Saarkohlenverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Göttelborn in die Tarife für den Saarkohlenverkehr mit der Pfalz (Heft 1), mit Hessen (Heft 3), mit der Main - Neckarbahn (Heft 4), mit Nordbaden (Heft 5), mit Südbaden (Heft 6), mit Elsass-Lothringen (Heft 9) aufgenommen.

Köln, den 6. Oktober 1891. (2047)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Saarbrücken-Pfälzischer Verkehr. Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Göttelborn in den Tarif für den bezeichneten Verkehr einbezogen.

Köln, den 6. Oktober 1891. (2048)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom heutigen Tage ab werden die Stationen Düsseldorf-Bilk und Düsseldorf-Lierenfeld des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) in den im vorbezeichneten Güterverkehr bestehenden Ausnahmetarif Nr. 20 für die Beförderung von Schwefelsäure in Kesselwagen mit direkten Ausnahmefrachtsätzen aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güter-Abfertigungsstellen.

Köln, den 5. Oktober 1891. (2049)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Ostpreussische Südbahngesellschaft. In den Getreidetarifen von Stationen der Warschau-Terespoler-, Siedletz-Malkin- und Brest-Cholmer Bahn über Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel vom 8/20. Juni 1891 treten bei den Frachtsätzen nach Pillau und Memel von sogleich theilweise Ermässigungen ein, welche bei den genannten Deutschen Stationen zu erfahren sind. (2050H&V)

Oberhessisch-Hessischer Güterverkehr. Am 10. d. Mts. tritt der Nachtrag I zum Tarife für den vorbezeichneten Güterverkehr in Kraft, welcher unter anderem einen Ausnahmetarif für Petroleum und Naphta zwischen den Oberhessischen Stationen und der Station Mannheim Hessische Ludwigsbahn bezw. Mannheim Neckarvorstadt enthält. Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

Giessen, den 3. Oktober 1891. (2051)
Gr. Direktion
der Oberhessischen Eisenbahnen.

Main-Neckar-Oberhessischer Güterverkehr. Am 10. d. Mts. tritt der Nachtrag III zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft, welcher unter anderem einen Ausnahmetarif für Petroleum und Naphta zwischen den Oberhessischen Stationen und Station Mannheim Badische Bahn enthält. Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

Giessen, den 3. Oktober 1891. (2052)
Gr. Direktion
der Oberhessischen Eisenbahnen.

Staatsbahnverkehr Breslau - Erfurt. Am 10. Oktober d. J. werden die Haltestellen Penskowo und Witaszyce in den Gütertarif für den Staatsbahnverkehr Breslau-Erfurt einbezogen. Näheres ist durch Abfertigungsstellen zu erfahren.

Erfurt, den 3. Oktober 1891. (2053)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Tiroler Güterverkehr. Am 1. November 1891 tritt der Nachtrag VIII zu Theil II des Gütertarifs vom 15. November 1885 in Kraft, welcher Aenderung der Waarenklassifikation sowie anderweitige Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 10 für Zucker aller Art enthält.

München, den 30. September 1891. (2054)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr. Mit dem 1. November d. J. tritt zu den Ausnahmetarifen für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Koks von diesseitigen Stationen nach:

a) der Kaschau-Oderberger Bahn und den Ungarischen Staatseisenbahnen und
b) der Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (Ungar. Linien)

je ein Nachtrag I in Kraft.

Beide Nachträge enthalten neue Frachtsätze für die Haltestelle Bobrek des Direktionsbezirks Breslau, der Nachtrag zu dem unter a genannten Tarif auch Sätze für die Station Selyp der Ungarischen Staatseisenbahnen. Druckabzüge der Nachträge sind von den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 7. Oktober 1891. (2055)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. November l. J. gelangt der I. Nachtrag zum **Bayerisch-Schweizerisch - Elsässisch - Südbadischen Gütertarif** zur Einführung. Derselbe enthält Ergänzungen und Berichtigungen zum Haupttarif.

München, den 3. Oktober 1891. (2056)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oldenburgische Staatsbahn. Vom 15. Oktober d. J. an wird die Station Nutteln der Oldenburgischen Staatseisenbahn in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. in Wagenladungen von je 10000 kg von Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrheinisch) und Köln (rechtsrheinisch) sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn einbezogen.

Wegen der Frachtberechnung ist das Nähere bei den betheiligten Güterabfertigungen zu erfahren. (2057B)

Oldenburg, den 5. Oktober 1891.
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Thüringisch - Bayerischer Güterverkehr. Mit sofortiger Wirksamkeit werden die Tarifsätze für Bregenz ermässigt, neue Tarifentfernungen für Ritschenhausen Bayer. Staatsb. eingeführt, sowie verschiedene Druckfehler berichtigt. Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsstationen.

Erfurt, den 6. Oktober 1891. (2058)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Werrabahn-Bayerischer Güterverkehr. Ab 1. Oktober d. J. sind für Bregenz die Anstoss-Frachtsätze an Lindau ermässigt worden. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Meiningen, den 3. Oktober 1891. (2059)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Einführung der Nachträge I zu den Tarifen, Theil III; 2., 3. und 4. Heft. Am 1. November 1891 tritt zu den Tarifen, Theil III, 2., 3. und 4. Heft, gültig vom 1. April, bezw. 1. Januar 1891, des oben genannten Verbandes je der Nachtrag I in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

1. Abänderung, bezw. Ergänzung der Tarifbestimmungen.
2. Neue Frachtsätze.
3. Ergänzung des alphabetischen Stationsverzeichnisses, bezw. Abänderung des Kilometerzeigers.

Exemplare dieser Nachträge sind zum Preise von 10 kr. Oesterr. Währung pro Stück bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen erhältlich.

Wien, am 5. Oktober 1891. (2060)
Namens der betheiligten Verbandsverwaltungen:
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Güterverkehr Schluss nächste Seite.

4. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Berichtigung des Nachtrages IX zu den Gebührentarifen für die Lokalbahnen.) In dem mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes auf den Lokalbahnen Zauchtl-Bautsch bezw. Zauchtl-Fulnek in Kraft tretenden Nachtrag IX zu den vom 1. Juni 1888 gültigen Gebührentarifen für den Personen-, Gepäcks-, Eil- und Frachtgüter-Transport etc. haben die kilometrischen Entfernungen und die Stationstarife für die Relationen Zauchtl-Maukendorf, Zauchtl-Bautsch, Klein-Hermersdorf-Wigstadtl und Gross-Glockersdorf-Bautsch Aenderungen erfahren.

Exemplare des diesfälligen Berichtigungsblattes zu Nachtrag IX können im kommerziellen Büreau sowie in den grösseren Stationen der K. K. priv. Kaiser Ferdinands - Nordbahn bezogen werden. (2061)

Wien, am 3. Oktober 1891.

Güterverkehr (Schluss)

Oesterreich-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband. Frachtsätze für die Beförderung von todtem Wild. Mit Gültigkeit vom 21. Oktober 1891 gelangen im Oesterreich.-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbande für die Beförderung von todtem Wild nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von oder nach	Bei Beförderung als Eilgut bei Frachtzahlung für mindestens 50 kg pro Frachtbrief		Bei Beförderung als Frachtgut in Einzelsendungen *)		Bei Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	
	Paris					
	Douane	Reuilly	Douane	Reuilly	Douane	Reuilly
	Francs Gold pro 100 kg					
Brünn Oe. U. St. E. G. u. K. F. N. B.	293,35	293,05	202.25	204,35	157,75	159,85
Olmütz Oe. U. St. E. G. u. K. F. N. B.	301,45	301,15	201,70	203,80	165,85	167,95
Pardubitz Oe. U. St. E. G. u. Oe. N. W. B.	293.35	293,05	182.85	184,95	147,85	149,95
Pilsen K. K. St. B. u. B. W. B. .	281,35	281,05	154,90	157,00	116.85	118,95
Prag (B. W. B.), Prag (Bubna, Sandthor, Smichow, Buschtêhrad. B.), Kralup (B. E. B.)	281,35	281,05	168,00	170,10	132,80	134,90
Taus (B. W. B.)	281,35	281,05	146,60	148,70	111,40	113,50

*) Für Wildpretsendungen, welche nicht derart verpackt sind, dass ihre Umladung bezw. Beiladung zu anderen Sendungen ohne Schwierigkeit erfolgen kann (z. B. bei Verwendung von Böcken und Stangen zum Aufhängen des Wildprets) finden die Taxen für Frachtgut in Einzelsendungen nur bei Frachtzahlung für mindestens 2000 kg pro Wagen und Sendung Anwendung.

Ausser den vorstehenden Frachtsätzen kommt eine Einschreibegebühr von 10 Cts. pro Sendung zu Gunsten der Französischen Ostbahn zur Berechnung und Einhebung.

Auf die in Betracht kommenden Sendungen finden die reglementarischen und Tarifbestimmungen des Tariftheiles I für den Oesterr.-Ungar.-Französischen Eisenbahnverband vom 1. Juni 1890 Anwendung (wegen der Rückbeförderung der Ladegeräthe siehe Artikel 31 dieses Tariftheiles).

Gleichzeitig werden die mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1890 bezw. 10. Januar 1891 im Instruktionswege eingeführten bezüglichen Frachtsätze aufgehoben.

Die Frachtsätze für Pilsen K. K. Oesterr. Staatsb. werden in dem mit 1. November 1891 erscheinenden Benachrichtigungsblatte zum General-Gütertarife der K. K. Oesterr. Staatsbahnen enthalten sein.

Wien, am 5. Oktober 1891. (2062)

Die K. K. Generaldirektion der Oesterreich. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Verdingungen.

Die Lieferung des Bedarfs von 24 Stück Lokomotiv-Radreifen aus Tiegelgussstahl, 10 Stück Tenderradreifen aus Flussstahl und 20 Stück Wagenradreifen aus Flusseisen für den Betrieb der Königlichen Militair-Eisenbahn pro 1891/92 soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Die Angebote sind mit entsprechender Aufschrift versehen zum 19. Oktober 1891, Vormittags 9 Uhr, an die untengenannte Abtheilung einzusenden. Die Bedingungen können im diesseitigen Zahlmeister-Büreau eingesehen oder auch gegen Erlegung der Schreibgebühren bezogen werden. (2063J)

Betriebsabtheilung der Königlichen Militair-Eisenbahn.

K. Württ. Staatseisenbahnen. Die Lieferung nachstehender Oberbaumaterialien für die normalspurige Sekundärbahn Waldenburg-Künzelsau mit Querschwellenoberbau ist mit einer Lieferfrist bis 1. April 1892 zu vergeben:

rund 30000 m Flussstahlschienen, 115 mm hoch;

ferner an zugehörigen Befestigungsmitteln

7000 Laschen, 34400 Unterlagsplatten } aus Flusseisen,

14000 Laschenbolzen, 110000 Schienennägel } aus Schweisseisen.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen werden von dem bautechnischen Büreau der Generaldirektion auf Ansuchen kostenfrei abgegeben.

Angebote auf die einzelnen Materialien sind verschlossen und mit der Aufschrift „Lieferung von Sekundärbahn-Materialien“ versehen bis zum 22. Oktober d. J., Mittags 12 Uhr, beim Sekretariat der Generaldirektion einzureichen.

Die Eröffnung der Angebote, welcher die Bewerber anwohnen können, findet am gleichen Tage Nachmittags 4 Uhr statt.

Stuttgart, den 4. Oktober 1891. (2064)

K. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Gesucht

Ein Betriebs-Director für die Thüringischen Secundairbahnen, sowie zwei **Betriebs-Inspectoren** für die Dampfstrassenbahnen in **Berlin** und in **Essen**.

Bewerber, welche qualificirt sind, Eisenbahnbetriebe selbständig zu leiten und sich in solchen Stellungen bereits bewährt haben, wollen sich unter Beifügung von Zeugnissabschriften und Lebenslauf melden bei dem

Centralbureau für Secundairbahnen Herrmann Bachstein, Berlin SW., Grossbeerenstr. No. 88/89.

Die beliebten, in Bureau und Forst bewährten, fehlerfreien

Kubik-Tabellen

für Metermaass, den Inhalt runder und vierkantiger Hölzer aufweisend, zum praktischen Gebrauch für Bautechniker, Holzhändler und Forstleute herausgegeben vom

Berliner Holz-Comptoir

sind soeben in 4. Stereotyp-Auflage erschienen und fest gebunden zu 4 Mark durch alle Buchhandlungen zu beziehen. Verlag von Oswald Seehagen in Berlin SW., Königgrätzerstr. 65. Nach ausserhalb franko nur gegen Postanweisung.

Gesicherte Lebensstellung.

Für ein berühmtes Seebad mit vielen maschinellen Anlagen, Dampfbahn, (Neuanl. elektr. Beleuchtung etc.) wird ein akad. geb. thatkräftiger und umsichtiger **technischer Director** bei gutem Gehalt, Tantième und Pensionsberechtigung gesucht. Kapitalistische Betheiligung ermöglicht, jedoch keineswegs Bedingung. Bevorzugt Eisenbahn-Ingenieur, Regierungsbaumeister oder gleich qualifiz. Herren. Bewerber mit I. Referenzen sind gebeten, ihre Gesuche unter Beifügung von Zeugnissabschriften, Befähigungsnachweisen, des Lebenslaufes und einer neueren Photographie umgehend einzureichen sub Chiffre „Vertrauensstellung“ durch Haasenstein & Vogler A.-G., Hamburg.

Zeichenpapiere,
Pauspapiere,
Lichtpausrohpapiere,
Millimeterpapiere

bezieht man am preiswerthesten bei unterzeichneten Herstellern. Muster kostenlos.

Gelbe Mühle, Düren
(Rheinpreussen)
Benrath & Franck.

(Triebkräfte 3 Dampfmaschinen, 1 Wassermotor.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 80. **Zeitung des Vereins** 1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 14. Oktober 1891.

Inhalt:

Zur Einführung einer Einheitszeit in Deutschland.
Vereins-Mittheilungen:
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Reichs-Eisenbahnamt: Abänderung der Signalordnung usw.
Unfälle im Monat August d. J.
Verkehr auf der Wanseebahn.
Ausnutzung der Güterwagen.
Preussische Staatsbahnen.
Betriebseröffnungen.
Eröffnungen und Erweiterungen d. Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Aenderung von Stationsnamen.
Neustrelitz-Wesenberg-Mirower Eisenbahn.
Eckernförde-Kappelner Schmalspurbahn.
Kaiserlicher Salonwagen.
Internationale elektrotechn. Ausstellung in Frankfurt a/M.
Aus den Niederlanden.
Verschiedenes:
Orient-Expresszug.
Elektrische Strasseneisenbahnen.
Personalnachrichten:
Preussische Staatseisenbahnen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Güterverkehr.
2. Verdingungen.
3. Vermischte Bekanntmachung.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Zur Einführung einer Einheitszeit in Deutschland.*)

Noch ist die Rede des verewigten General-Feldmarschalls Grafen v. Moltke, welche derselbe kurz vor seinem Hingang im Reichstag für die Einführung einer Einheitszeit gehalten hat, und welche in Nr. 23, S. 220 des laufenden Jahrgangs d. Ztg. mitgetheilt ist, in lebhafter Erinnerung. In derselben wurden nicht nur die sich aus dieser Maassregel ergebenden Vortheile für die Eisenbahnverwaltungen, für das auf den Eisenbahnen reisende Publikum und für die Militärverwaltung im Falle einer Mobilmachung hervorgehoben, sondern insbesondere auch die Bedenken, welche gegnerischerseits im Interesse der ländlichen Bevölkerung gehegt werden, schlagend widerlegt.

Neuerdings ist wieder ein warmer Vertheidiger der Einheitszeit in dem früheren Reichsgerichtsrath O. Bähr aufgetreten, der in dem 36. Heft der Grenzboten d. J. einen Aufsatz „Ortszeit, Weltzeit, Eisenbahnzeit, Zonenzeit“ veröffentlicht. Das Urtheil dieses, in juristischen Kreisen hoch angesehenen Verfassers ist für die Entscheidung dieser Frage nicht nur im allgemeinen von grossem Werth, sondern es wird namentlich auch die Bedenken zu zerstreuen geeignet sein, die, wenn auch nur vereinzelt, doch hier und da in juristischen Kreisen auftreten, als ob nach Einführung einer Einheitszeit die zeitliche Feststellung eines Thatbestandes Schwierigkeiten machen könne. Nachdem in dem Aufsatz die bisherige geschichtliche Entwicklung der Angelegenheit in Kürze wiedergegeben worden, wendet sich der Verfasser, indem er seine volle Uebereinstimmung mit den Auslassungen des Grafen v. Moltke ausspricht, gegen den seitens der astronomischen Wissenschaft gegen die Einführung einer Einheitszeit erhobenen Widerspruch, welcher in einer neueren Schrift des Direktors der Berliner Sternwarte, Professor Förster, „Weltzeit und Ortzeit im Bunde gegen die Vielheit der sogenannten Einheits- oder Zonenzeiten“ abermals lebhaften Ausdruck gefunden hat.

In dieser Schrift gibt Förster zu, dass die jetzige Zeitbestimmung nach den Ortszeiten für alle Zweige des Präzisionsverkehrs (Telegraphie, Eisenbahnen, Nautik) mit Unzuträglichkeiten verbunden ist, und er erblickt eine durchgreifende Besserung nur in der Einführung einer einzigen Weltzeit innerhalb des Dienstes der genannten Gebiete, neben Beibehaltung der

*) Zu dem in Nr. 76 S. 731 abgedruckten Aufsatze, betr. die Einführung der einheitlichen Zonenzeit im Vereinsgebiete bemerken wir nachtragend, dass inzwischen die Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen nach Verfügung des vorgesetzten Staatsministeriums die von der Dresdener Vereinsversammlung beschlossene einheitliche Eisenbahnzeit am 1. April 1892 einzuführen in der Lage ist, während die Niederländischen Eisenbahnverwaltungen und die Grand Central Belge Eisenbahn von der Holländischen Regierung ermächtigt worden sind, die einheitliche Eisenbahnzeit im innern Dienst mit dem Tage der Einführung des nächstjährigen Sommerfahrplanes (1. Mai bezw. 1. Juni 1892) anzuwenden.

Ortszeiten für den äusseren Dienst und das gesammte bürgerliche Leben. Er glaubt sogar, dass die Ortszeit überall, wo sie bereits durch Einführung einer Landes-Einheitszeit zurückgedrängt worden, schliesslich doch „mit Pauken und Trompeten“ wieder eingeführt, gleichzeitig aber die absolute Einheits- oder Weltzeit in alle ihre Rechte innerhalb des gesammten Ortsverbindungsdienstes ihren „ebenso fröhlichen Einzug“ halten werde. Von der Stunden-Zonenzeit will Förster erst recht nichts wissen; dieselbe kann nach seiner Ansicht „weder für die Telegraphie, noch für die Nautik, noch für die Eisenbahn selber und noch viel weniger für diejenigen Gebiete der Wissenschaft, in denen neben der Ortszeit eine absolute Einheitszeit erfordert wird, jemals ein Genüge bieten.“

Für die Eisenbahnen kann dieser Einwand gegen die Einführung des Stundenzonensystems, unter Hinweis auf diese seit mehreren Jahren ohne jede Unzuträglichkeit bestehende Einrichtung in Nord-Amerika, nicht zugegeben, noch weniger aber die empfohlene Einführung der Weltzeit gutgeheissen werden. Bähr widerlegt in dem vorbezeichneten Aufsatze der Grenzboten die Förstersche Ansicht, indem er sagt: „So hoch wir auch die Astronomie als Wissenschaft schätzen, so kommen doch für das Leben noch andere praktische Rücksichten in Betracht. Mögen immerhin die Astronomen für ihre Beobachtung der Sterndurchgänge der Ortszeit bedürfen. Aber man kann doch wahrlich eher von ihnen verlangen, dass sie die Zonenzeit in die Ortszeit umrechnen, als dass man ständig den gesammten Eisenbahndienst oder das gesammte Publikum mit einer umgekehrten Umrechnung belastet. Auch ist es ganz undenkbar, dass jemals sämmtliche Eisenbahnen der Erde sich vereinigen könnten, eine einheitliche Weltzeit als Grundlage ihres inneren und äusseren Dienstes anzunehmen. Für die in unmittelbarer Nähe des normgebenden Meridians liegenden Länder würde ja diese Weltzeit von der Ortzeit nicht sehr verschieden und dadurch vielleicht erträglich sein. Für die weiter abliegenden Länder würde aber die Weltzeit Zahlenreihen aufweisen, die von der Ortszeit weithin abweichen. Und wenn dann diese Zahlenreihen auch auf den Fahrplänen ständen, so würde daraus eine Verwirrung ohnegleichen entstehen. Die praktischen Amerikaner würden uns auslachen, wenn wir ihnen zumutheten, sie sollten zu Ehren der Weltzeit in ihren Fahrplänen Zeitangaben machen, die von der üblichen Tageszeit um so und so viel Stunden und Minuten abweichen. Der erste dringendste Grund gegen den Plan Försters liegt also darin, dass an eine wirkliche Durchführung gar nicht zu denken ist.“

Ferner wendet sich Bähr gegen die Befürchtung, es könnte die Einheitszeit einen unerträglichen Zustand für das bürgerliche Leben in denjenigen Gegenden schaffen, in welchen, wie beispielsweise in den Rheinlanden, dieselbe von der Ortszeit um eine halbe Stunde abweicht. Er sagt: „Unser ganzes bürgerliches Leben richtet sich schon längst nicht mehr nach der Sonnenzeit. Wollten wir nach der Sonne leben, so müssten wir, wenn wir für unseren Schlaf 8 Stunden rechnen, um 8 Uhr Abends zu Bette gehen und um 4 Uhr morgens aufstehen. Wer thut das noch? Es geschieht nicht einmal mehr auf dem Lande, wo man doch noch am meisten naturgemäss lebt. — Fragen wir, worin die Missempfindung liegen soll, die sich an die Verschiebung der Uhrenzeit knüpfen würde, so würde sie sicherlich nicht in der Veränderung des Mittags liegen. Denn für den Mittag als solchen, d. h. für den höchsten Stand der Sonne, haben wir gar keine natürliche Empfindung. Unmittelbar unseren Sinnen macht sich nur das Hell- und Dunkelwerden am Morgen und Abend, also der Auf- und Untergang der Sonne fühlbar. Niemand würde es aber wohl missempfinden, dass es am Abend (scheinbar) eine halbe Stunde länger hell bliebe. Als Gegenstand einer Missempfindung würde also nur in Betracht kommen, dass es (scheinbar) eine halbe Stunde später Tag würde. Nun sind wir aber bei unserer durch die Breitengrade bestimmten Lage längst gewöhnt, mit den verschiedensten Zeiten des Sonnenaufganges zu rechnen. Im hohen Sommer geht die Sonne schon vor 4 Uhr, im tiefen Winter erst nach 8 Uhr auf, und dazwischen liegen die verschiedensten Zeiten des Sonnenaufganges. Alle diese verschiedenen Sonnenaufgänge machen wir ohne Beschwerde durch. Wir ertragen es, dass in den Monaten August, September, Oktober, November und Dezember die Sonne je um etwa drei Viertelstunden später aufgeht, als in dem vorausgegangenen Monat. Sollte es nun nicht zu ertragen sein, wenn dieser verspätete Aufgang schon in den Monaten Juli, August, September, Oktober und November stattfände? Die einzige Zeit, wo der verspätete Sonnenaufgang etwas noch nicht Dagewesenes brächte, wäre die Zeit von etwa vier Wochen vor und nach dem kürzesten Tage. Während dieser Wochen würde die Sonne (immer nur scheinbar) zu einer Zeit aufgehen, die man bisher noch nicht erlebt hätte. Wer also des Sonnenlichts zu seiner Arbeit bedarf, müsste seine Arbeit (innerhalb dieser wenigen Wochen) eine halbe Stunde später anfangen, könnte dann aber Abends auch eine halbe Stunde länger arbeiten. Sollte denn das nicht zu ertragen sein? — Nun haben wir ja allerdings im bürgerlichen Leben viele Einrichtungen, die sich an eine bestimmte, von der Uhr angegebene Zeit knüpfen; manche Menschen haben auch Lebensgewohnheiten an die Uhr geknüpft, an denen sie hängen. In allen solchen Verhältnissen gibt es aber — und das schlägt dem Fasse den Boden aus — ein sehr einfaches Mittel, der in der Veränderung der Uhrenzeit liegenden Beschwerniss sich zu entziehen. Man verlegt die an die Uhr gebundene Handlung oder Einrichtung um so viel Zeit, als die Zonenzeit des Ortes von der Ortszeit abweicht. Was hindert es, dass in den Fabriken, wo bisher von 6 Uhr Morgens bis 6 Uhr Abends gearbeitet und von 12 bis 1 Uhr Mittagspause gemacht wurde, die Arbeit erst um $6^1/_2$ Uhr beginnen und um $6^1/_2$ Uhr enden zu lassen, auch die Mittagspause auf die Zeit von $12^1/_2$ bis $1^1/_2$ Uhr zu verlegen? Was hindert es, wenn bisher die Schulen um 8 Uhr Morgens begannen, den Beginn des Unterrichtes auf $8^1/_2$ Uhr zu setzen? Und sollte der, der sich gewöhnt hat, um 5 Uhr Morgens aufzustehen, sich nicht gewöhnen können, künftig aufzustehen, wenn seine Uhr $5^1/_2$ zeigt? — Sicherlich würde die Zonenzeit, wenn sie eingeführt würde, dem Deutschen Volke nicht über Nacht in's Haus wachsen. Es würde einige Zeit vorher der Zeitpunkt ihres Eintrittes angekündigt werden. Es hätte also Jeder, der mit Zeitbestimmungen zu thun hat, Musse sich zu überlegen, ob und welche Aenderungen er in seinen Zeitbestimmungen treffen will. Wenn dann der Tag des Eintritts herankäme, so würden die entsprechenden Aenderungen ohne alles Stocken vor sich gehen. Man thut immer, als ob unser ganzes bürgerliches Leben an den Minutenzeiger unserer Uhr festgenagelt sei. Das ist durchaus nicht der Fall. Macht man sich klar, dass unsere ganze Stundenrechnung doch eigentlich nur willkürlich in den Tag hineingelegt ist, so kann man es unmöglich für ein erschütterndes Ereigniss halten, wenn eines Tages sämmtliche Uhren um eine halbe Stunde vorgestellt werden.“

Es ist erfreulich, sagt das Centralblatt der Bauverwaltung, welchem wir vorstehende Mittheilung entnehmen, dass sich immer mehr auch aus dem grossen Publikum Stimmen vernehmen lassen, welche die Einführung einer einheitlichen Zeitrechnung befürworten und die bisherige verschiedenartige Zeitbestimmung in Deutschland mit dem Grafen von Moltke für „eine Ruine ansehen, die stehen geblieben ist aus der Zeit der Deutschen Zersplitterung, die aber, nachdem wir ein Reich geworden sind, billig wegzuschaffen wäre.“

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3418 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Einführung einer einheitlichen Eisenbahnzeit im Vereinsgebiete (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 3449 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereins-Satzungen, betreffend Antrag auf Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 3490 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereins-Satzungen, sowie des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Zuständigkeit des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs zur schiedsrichterlichen Entscheidung von Streitfällen (abgesandt am 9. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Reichs-Eisenbahnamt: Abänderung der Signalordnung usw.

In der vergangenen Woche sind die im Mai d. J. begonnenen Berathungen über die Abänderung verschiedener Bestimmungen des Bahnpolizei-Reglements, der Signalordnung und der Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands, sowie der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung und der Bestimmungen über die Befähigung von Bahnpolizeibeamten und Lokomotivführern fortgesetzt worden. An den von dem Geheimen Ober-Regierungsrath Streckert geleiteten Verhandlungen sind betheiligt Kommissare des Reichsamts für die Verwaltung der Reichs-Eisenbahnen, der Militärverwaltung, des Preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, der Regierungen von Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Hessen, Mecklenburg, Oldenburg, Braunschweig, Sachsen-Meiningen und Hamburg, sowie der Landesverwaltung von Elsass-Lothringen.

Unfälle im Monat August d. J.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten, im „Reichs- und Staatsanzeiger“ veröffentlichten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat August d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 6 Entgleisungen und 5 Zusammenstösse auf freier Bahn, 19 Entgleisungen und 15 Zusammenstösse in Stationen und 201 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 221 Personen verunglückt, sowie 58 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 130 unerheblich beschädigt. Von den beförderten Reisenden wurden 2 getödtet und 11 verletzt, und zwar entfallen: je eine Tödtung auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Hannover und zu Berlin, 4 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt, je 2 Verletzungen auf die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen und auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Köln (linksrh.) und je eine Verletzung auf die Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona und auf die Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen. Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 33 getödtet und 148 verletzt, von Steuer- usw. Beamten 1 verletzt, von fremden Personen (einschl. der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 15 getödtet und 11 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 42 Beamte verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 33 658,36 km Betriebslänge und 1 016 467 630 geförderten Achskilometern) 234 Fälle; davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, in den Verwaltungsbezirken der Königlichen Eisenbahndirektion zu Köln (rechtsrh.), auf der Main-Neckarbahn und in dem Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2 529,33 km Betriebslänge und 36 264 292 geförderten Achskilometern) 12 Fälle, und zwar entfallen auf die Hessische Ludwigsbahn 10 Fälle und auf die Lübeck-Büchener Eisenbahn 2 Fälle; verhältnissmässig sind auf der Lübeck-Büchener Eisenbahn die meisten Unfälle vorgekommen.

Verkehr auf der Wannseebahn.

Der „Reichsanzeiger“ schreibt: „Es darf mit Befriedigung verzeichnet werden, dass der Verkehr auf der neuen Wannseebahn bereits seit den wenigen Tagen seines Bestehens an Stetigkeit zugenommen hat. Das grosse Publikum beginnt sich an die neue Einrichtung zu gewöhnen und den Eigenarten derselben Rechnung zu tragen. Zur Begegnung des am Sonntag (den 4. d. Mts.), namentlich hervorgetretenen Missstandes der Unzulänglichkeit der Züge während der Nachmittagsstunden sind Vorkehrungen getroffen worden, welche es ermöglichen, an verkehrsreichen Sonn- und Festtagen nach Erfordern zwischen den Stationen Berlin und Zehlendorf von Mittags 12 Uhr ab bis 9 Uhr Abends einen ununterbrochenen 10-Minutenbetrieb eintreten und die Züge von Berlin nach Wannsee und zurück von 8 Uhr Vormittags bis 8 Uhr Abends in doppelter Anzahl wie bisher abzulassen. Für die Zurückbeförderung der Reisenden von Schlachtensee nach hierher wird, wenn nöthig, in der Zeit von 6 bis 8 Uhr Nachmittags alle 20 Minuten ein Zug verkehren können. Auch für die bessere Bewältigung des Verkehrs auf der Station Grossgörschenstrasse wird hierdurch voraussichtlich ebenfalls gesorgt sein. Auf den Verkehr zwischen Berlin und Potsdam und in umgekehrter Richtung mit den auf der Hauptbahn verkehrenden, in 2. und 3. Wagenklasse gleich billigen Vorortzügen ist das Publikum noch durch besondere auf den genannten Bahnhöfen ausgehängte Bekanntmachung hingewiesen worden. Als bekannt dürfte vorausgesetzt werden, dass die Vorortzüge auf der Hauptbahn, abweichend von denselben Zügen auf der Wannseebahn und im Stadt- und Ringbahnverkehr, neben der zweiten und dritten Wagenklasse auch noch die erste Klasse führen. Für dieselben gelten jedoch nicht die ermässigten, sondern die bisherigen höheren Fahrgeldsätze.“

Ausnutzung der Güterwagen.

Zur besseren Ausnutzung des Wagenparks der Eisenbahnen wird im „Hannoverschen Courier“ ein Vorschlag gemacht, dem wir Folgendes entnehmen: Vornehmlich handelt es sich um den Mangel an offenen Güterwagen, welche der Beförderung von Massengütern, wie Steinen, Erzen und Kohlen, dienen. Allein im Niederrheinisch-Westfälischen Industriegebiet werden von den Kohlen- und Eisenwerken zu Zeiten höchsten Bedarfs täglich etwa 12 000 Eisenbahnwagen beladen und versandt. Von denselben bringt der grösste Theil Steinkohlen nach allen Richtungen. Für sehr viele Wagen bilden kleine Bahnstationen den Bestimmungsort, auf welchen die Entladefrist wegen der meist entfernter wohnenden Empfänger der Güter durchschnittlich immer länger als für andere Bahnhöfe gesetzt wird. Um nun diese Wagen, deren Zahl im Winter gerade zu Zeiten höchsten Bedarfs verhältnissmässig sehr gross ist, möglichst rasch unbeladen zur Verfügung zu haben, dürfte es sehr zweckmässig erscheinen, die Kohlen möglichst gleich nach Ankunft in Schütttrichter umzuladen, aus denen die Landfuhrwerke, welche einige Stunden später oder gar erst am andern Morgen eintreffen, beladen werden können. Ob dieses Ueberladen billig bahnseitig geschieht oder durch Private, ist nebensächlich. Jedenfalls können die Wagen dann schon 1—2 Stunden nach Ankunft wieder zur Verfügung stehen. Nothwendig ist dafür, die Einrichtung des Bahnhofs so zu treffen, dass die Ladegeleise 1—1,5 m höher liegen, als die neben ihnen angeordneten Abfuhrwege. Bei stärkerem Verkehr wird die Anlage von selbstthätigen oder maschinellen Stürzvorrichtungen anzuempfehlen sein, um eine raschere Entladung und Bereitstellung der Wagen herbeizuführen. Jedenfalls kann eine bessere Ausnutzung des Wagenparks der Eisenbahnen herbeigeführt werden, wenn man durch eine andere als die bisherige Anordung der Bahnhöfe auf oben vorgeschlagene oder andere Weise ein schnelleres Abladen namentlich der Massengüter von offenen Güterwagen ermöglicht. Das Publikum wird sich sehr bald daran gewöhnen, beispielsweise die Steinkohlen aus Schütttrichtern zu entnehmen. Es ist alsdann möglich, einen noch am späten Nachmittag ankommenden Wagen Steinkohlen, dessen Entladefrist jetzt erst am andern Morgen beginnt, noch an demselben Tage, wenn es sein muss, durch Eisenbahnarbeiter zu entleeren und zur Verfügung der Eisenbahnverwaltung zu stellen. Der Wagen wird also einen ganzen Tag früher frei als bisher. Auch zum Abladen von Fässern, Kisten, Säcken und Ballen, die zum grossen Theil auch auf offenen Güterwagen befördert werden, sollten bessere, leichter zu handhabende Vorrichtungen, wie Lauf- und Drehkrahne eingeführt werden. Die bisher üblichen sind viel zu schwerfällig, sollen auch nur für schwerere Güter verwendet werden. Leichtere Hebezeuge mit einer Tragfähigkeit von etwa 250 kg würden den Zwecken ausgezeichnet dienen. Selbst gegen Bezahlung würde das Publikum vielfach davon Gebrauch machen. Von solchen Einrichtungen findet man bis jetzt auf unseren Bahnhöfen fast nichts, selbst nicht in den Güterschuppen. In Letzteren begegnet man fast ausschliesslich den Sackkarren, mit denen die Kisten, Ballen und Fässer, nachdem sie, vielfach zum Schaden ihres Inhals, gestürzt, geworfen und gerollt sind, fortbewegt werden, und welche es schon lange vor den Eisenbahnen gab. Durch vielfache Einführung von zweck-

mässigen Ent- und Beladevorkehrungen wird erheblich an Zeit gespart, eine bessere Ausnutzung des Wagenparks und eine Verminderung des Wagenmangels herbeigeführt. Der Eisenbahnverwaltung, welche über eine grosse Zahl ausgezeichneter Techniker verfügt, von denen geeignete Konstruktionen leicht entworfen werden können, wenn man nicht die Erzeugnisse der einschlägigen Maschinenfabriken schlechtweg wählen will, ist es ein Leichtes, nach der Richtung Neuerungen einzuführen, welche von Handel und Industrie freudig begrüsst werden würden.

Preussische Staatseisenbahnen.

Im Jahre 1891 wurden bisher im Vergleich zum Vorjahre vereinnahmt

im	für Personen 1891 ℳ	gegen 1890 ℳ	für Güter 1891 ℳ	gegen 1890 ℳ
Januar . .	12 663 714	— 113 335	46 388 448	— 2 201 381
Februar . .	12 910 931	+ 1 111 246	50 743 915	+ 2 369 265
März . . .	17 156 997	+ 2 200 355	54 385 557	+ 1 521 920
April . . .	17 811 983	— 1 413 985	51 831 405	+ 4 636 919
Mai. . . .	23 275 749	+ 1 208 701	48 976 631	— 24 940
Juni . . .	20 924 257	+ 611 206	49 348 347	+ 2 649 274
Juli . . .	26 541 168	+ 1 008 160	51 930 731	+ 2 982 816
August . .	25 954 016	+ 1 175 648	53 085 398	+ 2 749 589

	insgesammt ℳ	gegen 1890 ℳ		insgesammt ℳ	gegen 1890 ℳ
Januar .	62 975 729	— 2 001 125	Mai . .	75 833 030	+ 1 409 118
Februar.	67 283 337	+ 3 734 446	Juni . .	74 076 265	+ 3 680 436
März . .	78 660 276	+ 4 976 565	Juli . .	82 441 287	+ 4 205 008
April .	73 275 032	+ 3 501 205	August .	82 914 440	+ 4 153 466

Betriebslänge 25 036 + 332 km, Einnahme für das Kilometer 3312 + 115 ℳ.

In den ersten 4 Monaten des Etatsjahres 1891/92 betrug die Gesammteinnahme für Personen 114 801 262 ℳ (gegen das Vorjahr + 2 624 194 ℳ), für Güter 257 235 237 (+ 13 635 203) ℳ, für Extraordinarien 18 898 326 (+ 1 362 653) ℳ, zusammen 390 934 825 (+ 17 622 050) ℳ, oder für das Kilometer 15 659 (+ 386) ℳ.

Es ist hierbei zu berücksichtigen, dass die definitive Einnahme des Vorjahres sich gegen den damaligen provisorischen Ausweis bei der Verkehrseinnahme um 2 157 770 ℳ und bei der Gesammteinnahme sogar um 3 977 531 ℳ günstiger stellte, so dass auch in diesem Jahre noch erhebliche Richtigstellungen zu Gunsten des Betriebes in Aussicht stehen.

Betriebseröffnungen.

Bayerische Staatseisenbahnen. Nach einer Mittheilung der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen wird am 15. d. M. die 17,076 km lange Lokalbahn von Jossa nach Brückenau für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden.

Die nach den Normen für Bahnen untergeordneter Bedeutung erbaute Lokalbahn ist vollspurig und wird mit Dampfkraft betrieben. Der kleinste Bogenhalbmesser der Bahn beträgt 200 m.

Ausser der Endstation Brückenau sind noch die Haltestellen Altengronau, Zeitlofs, Rupboden und Bad Brückenau für Güterabfertigung eingerichtet, während die Halteplätze Trübenbrunn, Eckarts, Wernarz und Sinnthalhof nur dem Personenverkehre dienen. An den Halteplätzen können jedoch während des Zugaufenthaltes Expressgüter im Stückgewichte bis zu 200 kg in Einzelsendungen durch Vermittelung des Kondukteurs zur Aufgabe gelangen.

Die Abgabe der Fahrkarten und die Gepäckabfertigung erfolgt am oder im Zuge durch den Kondukteur. Eine direkte Fahrkartenausgabe und Gepäckabfertigung nach den Stationen anderer Bahnlinien und umgekehrt findet nicht statt.

Die Betriebsleitung erhält ihren Sitz in der Endstation Brückenau und wird bis auf weiteres der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen unmittelbar unterstellt.

Eröffnungen und Erweiterungen der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Frankfurt a. M. Der zwischen den Stationen Hettenhausen und Gersfeld der Nebenbahnstrecken Fulda-Gersfeld belegene Haltepunkt Altenfeld ist am 10. d. Mts. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Direktionsbezirk Hannover. Die an der Bahnstrecke Hildesheim-Grauhof errichtete Haltestelle Marienburg ist am 1. d. Mts. für die Abfertigung von Frachtgütern in Wagenladungen eröffnet worden.

Direktionsbezirk Magdeburg. Am 20. d. Mts. wird die an der Strecke Stendal-Uelzen zwischen den Stationen Wieren und Uelzen gelegene, bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienende Station Stederdorf für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen eröffnet werden.

Die Entfernungen betragen zwischen Wieren und Stederdorf 4,64 km, zwischen Stederdorf und Uelzen 9,19 km.

Aenderung von Stationsnamen.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Mit Einführung des Winterfahrplans wird die an der Bahnlinie Lutterbach-Wesserling belegene Station Weiler die Bezeichnung „Weiler (bei Thann)“ führen.

Diese neue Bezeichnung ist gewählt worden, um Verwechselungen mit der an der neuen, am 1. d. Mts. eröffneten Bahnlinie Weilerthal-Weiler belegenen Station Weiler auszuschliessen, für welche der Zusatz „U. E.“ (Unter-Elsass) angewendet wird.

Neustrelitz-Wesenberg-Mirower Eisenbahn.

Dem uns vorliegenden ersten Geschäftsbericht über die Zeit vom 18. Mai 1890 bis 31. März 1891 entnehmen wir die nachstehenden Mittheilungen:

Am 30. März 1889 wurde der unter der Firma Neustrelitz-Wesenberg-Mirower Eisenbahngesellschaft gegründeten Aktiengesellschaft mit dem Sitze in Wesenberg, die Konzession zum Bau und Betrieb der vollspurigen Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Neustrelitz über Gr.-Quassow, Wesenberg und Zirtow nach Mirow ertheilt.

Diese Bahn ist bereits im Jahre 1865 in der Linie Stettin-Hannover, und im Jahre 1873 wiederum in derselben Linie über Neustrelitz-Wesenberg-Mirow-Wittstock projektirt worden, und sind im Jahre 1873 die generellen Lage- und Höhenpläne und die nöthigen Kostenanschläge für die ganze Linie Stettin-Hannover entworfen.

Die 1865 bezw. 1873 in Anregung gebrachten Projekte scheiterten, theils an der grossen Ausdehnung derselben, theils an den unglücklichen Zeitverhältnissen, und mussten die Projekte der Zukunft anheim gestellt werden.

Als im Jahre 1880 sich Komitees zur Erbauung von Sekundäreisenbahnen für die kleineren Strecken Wittenberge-Perleberg und Perleberg-Wittstock konstituirt hatten, bildete sich auch ein Komitee für eine Sekundärbahn von Wittstock über Mirow und Wesenberg nach Neustrelitz. Erst im Jahre 1889 gelang es dem genannten Komitee die Geldmittel für die Strecke Neustrelitz-Wesenberg-Mirow sicher zu stellen und die landesherrliche Konzession zum Bau zu erlangen.

Das Aktienkapital wurde auf 956 000 ℳ, und zwar auf 320 000 ℳ Prioritäts-Stammaktien und 188 000 ℳ Stammaktien Lit. A. und 448 000 ℳ Stammaktien Lit. B. (Landeshülfe) festgestellt.

Für diese Summe, abzüglich eines Betrages von 13 080 ℳ, also für die Summe von 942 920 ℳ, wurde der Bau vertragsmässig der Firma Soenderop & Co., Kommanditgesellschaft zum und Betrieb von Eisenbahnen in Berlin, übertragen, und ist im Mai 1889 mit dem Bau begonnen worden. Ausser dem Aktienkapital von 956 000 ℳ ist der Eisenbahngesellschaft durch die Stände des Stargardschen Kreises eine weitere Landeshülfe von 5 740 ℳ auf dem Landtage des Jahres 1890 bewilligt, und zwar in Gestalt einer Anleihe, welche erst nach Verzinsung des ganzen Aktienkapitals verzinst wird.

Die Betriebseröffnung fand für den Personen- und Güterverkehr auf der ganzen Strecke Neustrelitz-Mirow am 18. Mai, für die Hafenbahn, ausschliesslich für Güterverkehr am 15. Juli 1890 statt.

Mit der genannten Kommanditgesellschaft ist auf die Dauer von 10 Jahren ein Betriebsvertrag abgeschlossen, nach welchem dieselbe den Betrieb für Rechnung der Gesellschaft zu leiten hat.

Der Betrieb ist an die Firma Soenderop & Co. für die Zeit vom 18. Mai 1890 bis dahin 1900, also auf 10 Jahre, verpachtet. Dieselbe führt den Betrieb für Rechnung der Gesellschaft und erhält erst nach der Verzinsung der Aktien Littr. A einen Antheil am Gewinn.

Vereinnahmt wurden 48 167 ℳ (hiervon aus dem Personen- und Gepäckverkehr 30 193 ℳ und aus dem Güterverkehr 14 268 ℳ), verausgabt 34 545 ℳ, mithin ergiebt sich ein Ueberschuss von 13 622 ℳ. Hiervon werden verwendet zur Zahlung einer Dividende von 4½ % für das Jahr an die Prioritäts-Stamm-Aktien auf 10½ Monate = 12 600 ℳ, während der Rest von 1 022 ℳ auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Die Neustrelitz-Wesenberg-Mirower Eisenbahn ist an den Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen nach Maassgabe des § 6 der Vereinssatzungen angeschlossen und wird in demselben durch die Betriebsverwaltung in Wesenberg vertreten.

Eckernförde-Kappelner Schmalspurbahn.

Im verflossenen Betriebsjahre ist in den Betriebsverhältnissen der Bahn eine erfreuliche Besserung gegen das Vorjahr eingetreten. Es wurden im Ganzen gefahren 2342 Züge mit 65 260 Nutzkilometern. Die Gesammt-Einnahme betrug 64 876 ℳ, oder 3 789 ℳ mehr als im Vorjahr. — Nach Schluss der am 24. v. Mts. abgehaltenen General-Versammlung wurde das

Projekt einer Bahnverbindung von Eckerntörde über Owschlag nach Husum lebhaft erörtert. Eine erneute Eingabe um Genehmigung der auszuführenden Vorarbeiten soll an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten gerichtet werden.

Kaiserlicher Salonwagen.

In den Werkstätten der Breslauer Aktiengesellschaft für Eisenbahn-Wagenbau (Linke) ist für den Gebrauch Seiner Majestät des Kaisers ein Salonwagen fertig gestellt worden, der, wie die „Schles. Ztg." schreibt, hinsichtlich der bequemen, reichen und geschmackvollen Ausstattung die bisher in denselben Werkstätten erbauten ähnlichen Wagen weit übertrifft. Wenn man den Wagen von der Stirnseite betritt, gelangt man in einen als Wartezimmer gedachten Vorraum und aus diesem in einen eleganten, durch meterbreite Spiegelglasfenster erhellten Salon, an welchen sich ein kleinerer Raum anschliesst. Dieser letztere lässt sich durch Einschieben einer Wand in einen Gang und ein Schlafzimmer verwandeln, so dass der Wagen auch für längere Reisen und besonders für Nachtfahrten benutzt werden kann. An diesen zweiten Salon schliesst sich ein behaglich eingerichteter Toilettenraum für den persönlichen Gebrauch des Kaisers; dieser Raum mündet in einen Gang, an welchem zwei ähnlich wie in den gewöhnlichen Schlafwagen eingerichtete Kabinen (mit Toiletten) liegen, welche für die Herren des Gefolges bestimmt sind. Zuletzt kommt ein Raum für die Dienerschaft; in diesem befindet sich auch der Ofen für die Centralheizung, sowie der Wasserbehälter für die verschiedenen Toiletten. Der Wagen wird in allen Abtheilungen durch Gas erleuchtet, doch ist zugleich auch eine Kerzenbeleuchtung angebracht. Die Salonräume sind in gediegenem Geschmack ausgestattet. Natürlich ist auch auf Bequemlichkeit die weitgehendste Rücksicht genommen. An der Wand, welche die beiden Salons trennt, ist an beiden Seiten eine Platte angebracht, welche aufgeschlagen einen Schreibtisch abgiebt.

Internationale elektrotechnische Ausstellung in Frankfurt a. M.

Der Schluss der internationalen elektrotechnischen Ausstellung in Frankfurt a. M. erfolgt am 19. d. Mts. Die Frist für die Rücksendung der unverkauft gebliebenen Ausstellungsgegenstände ist bis zum Schlusse dieses Jahres verlängert worden.

Aus den Niederlanden.

Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn. Im Jahre 1890 gelangten auf dem Schienennetze des Unternehmens insgesammt 355 568 Personen und 213 419 t Güter zur Beförderung, für welche 442 046 fl. (gegen 393 281 fl. im Vorjahre) vereinnahmt wurden, die sich mit 170 027 (156 249) fl. auf den Personenverkehr und 272 019 (237 033) fl. auf den Güterverkehr vertheilten. Aus dem Personenverkehr wurden mithin 13 778 fl. mehr vereinnahmt als in 1889. Von dieser Mehreinnahme entfielen 7 471 fl. auf den Binnenverkehr, 1 646 fl. auf den direkten Verkehr mit den Preussischen Staatsbahnen, 1 569 fl. auf den direkten Verkehr mit der Belgischen Staatseisenbahn und 1 221 fl. auf den direkten Verkehr mit den Niederländischen Bahnen. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr steigerten sich um 34 987 fl. Von dieser Mehreinnahme entfielen auf den Binnenverkehr 10 081 fl. (hauptsächlich infolge der Ausdehnung des Verkehrs über Veghel) und auf die verschiedenen Deutschen Verkehre 15 409 fl.

Nach Abzug der Ausgaben, welche sich auf 352 838 (324 401) fl. bezifferten und 79, 82 (82, 49) % der Einnahmen verzehrten, verblieb noch ein Ueberschuss von 89 209 (48 881) fl., von welchem 75 000 (55 000) fl. zur Verzinsung des Anlagekapitals verausgabt und der Rest von 14 209 (13 881) fl. dem Erneuerungsfonds überwiesen wurde.

Haarlem-Zandvoort-Eisenbahn. Auf dieser Linie wurden in 1890 204 226 Personen (gegen 215 995 Personen in 1889) und 3 612 (5 994) t Gepäck und Güter befördert, für welche eine Einnahme von 51 728 (56 344) fl. erzielt wurde. Von dieser Einnahme entfallen auf den Personenverkehr 43 736 (46 783) fl., auf den Güterverkehr 5 617 (6 776) fl. und auf sonstige Quellen 2 375 (2 785) fl.

In Gemässheit des mit der Holländischen Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen Pachtvertrages hatte die Verpächterin (Haarlem-Zandvoort-Eisenbahngesellschaft) an die Pächterin 34 000 (20 000) fl. für Betriebskosten, 6 000 (3 500) fl. Zuschuss zu dem Erneuerungsfonds und 432 (4 222) fl. Antheil an der Reineinnahme zu zahlen, so dass für die Haarlem-Zandvoort-Eisenbahn nur noch ein Betrag von 11 296 (29 016) fl. von der Betriebseinnahme verblieb. Die Gesammteinnahmen der Haarlem-Zandvoort-Eisenbahngesellschaft aus dem Unternehmen beziffern sich — unter Hinzurechnung der Zinsen und des Uebertrages aus dem Vorjahre — auf 12 223 fl., von denen wiederum die Verwaltungskosten usw. 3 589 fl. verzehrten und von dem 8 634 fl. betragenden Ueberschusse 8 400 fl. zur Auszahlung einer $1^3/_5$ % Dividende verwendet wurden.

Almelo-Salzbergener Eisenbahngesellschaft. Die Einnahmen dieser Gesellschaft, welche die ihr gehörige Eisenbahnlinie von Almelo nach Salzbergen an die Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen verpachtet hat, betrugen im Jahre 1890 insgesammt 174 481 fl. und setzten sich wie folgt zusammen: Antheil an der Roheinnahme — in Gemässheit der Bedingungen des Pachtvertrages — 99 850 fl., Nebenerträge 822 fl. und Uebertrag aus dem Vorjahre 73 809 fl., während sich die Ausgaben einschliesslich einer Dividende von $2^3/_4$ % = 57 750 fl. auf 99 292 fl. bezifferten. Es verblieb daher ein Ueberschuss von 75 188 fl.

Gelder sche Dampftramway (Dieren-Terborgh usw.). Die Roheinnahmen betrugen im Jahre 1890 aus dem Personenverkehr 65 829 fl. (gegen 63 493 fl. in 1889), aus dem Güterverkehr 41 517 (37 326) fl., überhaupt 122 492 (106 993) fl. = 2 966 (3 147) fl. für das Kilometer Betriebslänge, während die Betriebskosten sich auf 68 365 (59 636) fl. = 1 655 (1 605) fl. für das Kilometer Betriebslänge bezw. auf 58, 8 (51) % der Einnahmen beliefen. Von der 54 136 (52 356) fl. betragenden Reineinnahme wurden 14 139 (11 762) fl. zur Verzinsung des Anlagekapitals und 2 000 (2 000) fl. zur Tilgung desselben verwendet. Von dem hiernach noch verbleibenden Ueberschusse im Betrage von 37 997 (38 594) fl. wurden 17 370 (17 370) fl. Dividende gezahlt und 16 092 (16 714) fl. dem Erneuerungs- und Reservefonds überwiesen. Das Kapital besteht aus 300 000 fl. Aktien und 268 000 fl. Obligationen. Die Anlagekosten steigerten sich auf 653 766 fl. infolge des Baues der am 1. Juni 1890 eröffneten 7 km langen Linie Terborgh-Gendringen.

Dedemsvaartsche Dampftramway. Auf diesem Tramway wurden im Jahre 1890 109 636 Personen (gegen 109 701 Personen im Vorjahre), 62 (64) kg Gepäck und 3 097 (1 889) t Güter befördert. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 25 726 (25 637) fl. und aus dem Güterverkehr 5 805 (4 352) fl., überhaupt 31 995 (30 479) fl. Die Gesammteinnahmen bezifferten sich auf 35 088 (38 405) fl. Verausgabt wurden 18 769 (17 678) fl., d. i. 53, 50 (46, 03) % der Einnahme. Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst mit einem Ueberschuss von 16 319 (19 636) fl. Die gezahlte Dividende betrug wie im Vorjahre 4 %.

Gooische Dampftramway-Gesellschaft (Amsterdam, Naarden-Laren usw.). Im Jahre 1890 erzielte die Gesellschaft eine Einnahme in Höhe von 108 868 fl. (gegen 103 012 fl. im Vorjahre). An Betriebskosten waren 67 321 fl. erforderlich, während zu Zinszahlungen und Abschreibungen 26 500 fl. verwendet wurden. Der Reingewinn betrug 12 547 fl., von dem 11 625 fl. zur Zahlung von Dividende verwendet wurden.

Dampftramway Oldambt-Pekela. Auf dieser 29 km langen Linie wurden in 1890 vereinnahmt aus dem Personenverkehr 35 525 fl. und aus dem Güterverkehr 6 933 fl., überhaupt 42 458 fl. = 5, 19 fl. für das Tagkilometer, gegen 5, 02 fl. in 1889. Die Betriebskosten betrugen 37 937 fl. = 3, 585 fl. für das Tagkilometer. Von dem Reingewinn in Höhe von 14 360 fl. wurde eine Dividende von 3 % ausgezahlt.

Haagsche Tramwaygesellschaft. Auf den der Gesellschaft gehörenden 26, 8 km langen Linien wurden in 1890 456 280 (446 662) fl. vereinnahmt, von denen 90 507 (86 636) fl. der Dampftrambahn nach Delft entstammen. Die Ausgaben betrugen 296 029 (290 880) fl., von denen 42 659 (38 879) fl. auf die Linie nach Delft entfallen. Es verblieb somit ein Reingewinn von 160 251 fl., welcher sich nach Hinzurechnung des Uebertrages aus dem vorigen Jahre auf 161 176 fl. erhöhte. Zur Tilgung und Verzinsung der $4^1/_2$ % Obligationsanleihe wurden 129 659 fl. verwendet. Die Anlage- und Ausrüstungskosten beziffern sich auf 2 172 646 fl. Das Kapital besteht aus 850 000 fl. Aktien und 2 307 000 fl. $4^1/_2$ % Obligationen.

Stichtsche Tramway. Auf dieser von Utrecht nach Zeist führenden Linie wurden in 1890 269 982 Personen gegen 275 776 Personen in 1889 befördert. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 61 751 fl. oder 3 622 fl. weniger als in 1889 und aus dem Güterverkehr 2 159 (2 184) fl., überhaupt 70 823 fl., während die Ausgaben 40 225 fl. verzehrten. Von dem 21 600 fl. betragenden Ueberschuss wurden 10 031 fl. für Abschreibungen und 11 001 fl. zur Zahlung einer 5 % Dividende verwendet, während der Betrag von 568 fl. auf neue Rechnung übertragen wurde. Das Kapital besteht aus 175 000 fl. Aktien und 48 000 fl. Obligationen.

Utrechtsche Tramway. Im Berichtsjahre 1890 vereinnahmte die Gesellschaft insgesammt 31 856 fl., von denen 30 146 fl. dem Personenverkehre entstammen. Da die Ausgaben sich auf 30 012 fl. bezifferten verblieb ein Ueberschuss von 1 844 fl., von dem 1 819 fl. für Abschreibungen verwendet wurden. Das Gesellschaftskapital beträgt 175 000 fl., die durchschnittlich täglich beförderte Personenanzahl 1 261, für welche eine durchschnittliche Tageseinnahme von 91, 48 fl. erzielt wurde.

Arnheimer Tramway. Auf den Linien dieser Gesellschaft wurden im Jahre 1890 71 461 fl. (gegen 71 543 fl. in 1889) vereinnahmt und 43 277 (41 970) fl. verausgabt. Von dem Reingewinn im Betrage von 28 184 fl. sind $5^2/_5$ % = 20 250 fl. Dividende gezahlt und 8 123 fl. für Abschreibungen verwendet worden.

Dampftrambahn Steenbergen-Dinteloord. Zur Konzession an die Südniederländische Dampftramway-Gesellschaft für den Bau und den Betrieb einer Dampftrambahn von Steenbergen nach Dinteloord (im Anschluss an die zu bauende Linie von Steenbergen nach Gastel, Roosendaal, Oudenbosch und von dort weiter an die bereits im Betrieb befindliche Linie von Oudenbosch nach Breda) ist die Genehmigung ertheilt worden.

Harlemer Tramwaygesellschaft Auf den nur dem Personenverkehr dienenden Linien betrug die Anzahl der in 1890 beförderten Personen 541 264 (gegen 447 297 im Vorjahre). Die Einnahmen betrugen 32 661 (33 868) fl. und die Ausgaben 27 703 (27 997) fl. Es wurde mithin ein Reingewinn von 4 958 fl. erzielt, wovon 2 % Dividende vertheilt werden konnten.

Geldersch-Overyselsche Lokalbahn. In 1890 sind befördert 291 679 (279 500) Personen für 88 911 (82 575) fl., 147 821 438 (135 327 356) kg Güter für 147 354 (133 003) fl. Im ganzen wurden vereinnahmt 238 638 (217 601) fl. = 1 809,45 (1 650) fl. für das Kilometer Betriebslänge und 4,96 (4,52) fl. für das Tagkilometer. — Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst mit einem Gewinnüberschuss von 89 037 fl, von dem 4,45 % Dividende = 84 550 fl. an die Aktionäre ausgezahlt wurden.

Süddampftramway (Breda-Oosterhout-Geertruidenberg, Oosterhout-Dongen). Im Jahre 1890 wurden befördert auf der Linie Breda-Oosterhout 94 833 (92 555) Personen für 26 741 (26 624) fl., auf der Linie Oosterhout-Geertruidenberg 45 851 (45 334) Personen für 8 912 (8 894) fl. und auf der Linie Oosterhout-Dongen 43 372 (41 117) Personen für 6 507 (6 179) fl., im ganzen 184 056 (178 006) Personen für 42 262 (41 697) fl. = 5 050 Personen und 565 fl. mehr als im Vorjahre. Aus dem Güterverkehr wurden im ganzen 15 270 fl. (gegen 15 171 fl. in 1889) vereinnahmt. Es betrug somit die Gesammteinnahme 60 060 (59 389) fl. Die Ausgaben beziffern sich auf 39 540 (38 135) fl. = 4,33 (4,18) fl. für das Tagkm. Der Ueberschuss betrug 20 520 (21 259) fl., wovon 9 318 (13 506) fl. zu Abschreibungen verwendet wurden.

Nymegener Tramway. In 1890 wurden 28 708 fl. vereinnahmt. Die Ausgaben betrugen 22 614 fl., der Reingewinn 6 094 fl.

Nord-Südholländische Dampftramway (Haarlem-Leyden). In 1890 wurden vereinnahmt 101 950 (93 573) fl., verausgabt 72 276 (64 691) fl. — Der Ueberschuss betrug 29 674 (28 612) fl., wovon 5 % Dividende an die Aktionäre gezahlt wurden.

Dampftramway Breskens-Maldeghem. Für den Betrieb der Strecke Sluis-Belgische Grenze wurde im Jahre 1890 ein Pachtvertrag abgeschlossen mit der Société anonyme nationale des chemins de fer économiques en Belgique.

In 1890 wurden befördert 121 275 (112 370) Personen. Die Einnahmen aus diesem Verkehr betrugen 36 551 (32 873) fl. Aus dem Güterverkehr wurden vereinnahmt 10 871 (10 308) fl. (Verkehr 8 046 072 [8 348 399] t.) Die Gesammteinnahmen betrugen 55 149 fl. und die Betriebsausgaben 35 609 fl. = 64,3% der Einnahmen. — Reineinnahme 19 640 fl. Hiervon wurden dem Erneuerungsfonds 16 000 fl. überwiesen und den Aktionären eine Dividende von 5 % = 15 000 fl. ausgezahlt.

Amsterdamer Omnibusgesellschaft. Auf den Linien dieser Gesellschaft wurden in 1890 befördert 16 221 071 (14 425 759) Personen. — Die Gesammteinnahme bezifferte sich auf 1 103 169 (1 170 589) fl. und es gelangte eine Dividende von 10,5 (11) % zur Auszahlung. — Als Antheil an den Einnahmen und für Unterhaltung des Strassenpflasters zwischen den Geleisen wurde an die Gemeinde Amsterdam eine Summe von 91 187 fl. gezahlt.

Verschiedenes.

Orient-Expresszug.

Die Frage einer durchgreifenden Verbesserung der Fahrordnung des Orient-Expresszuges zwischen Paris und Konstantinopel beschäftigt schon seit längerer Zeit die betheiligten Bahnverwaltungen, doch scheiterten die Verhandlungen bisher an Schwierigkeiten, welche sich der Abkürzung der Fahrzeiten auf den Serbischen und Bulgarischen Bahnen entgegenstellten. In neuester Zeit zeigen diese Bahnverwaltungen ein grösseres Entgegenkommen, und es besteht die Aussicht, eine neue Fahrordnung zu Stande zu bringen, bei welcher die seitherige Fahrtdauer in der Richtung Paris-Konstantinopel um etwa 3 Stunden, diejenige in umgekehrter Richtung um etwa 8 Stunden abgekürzt würde. Zur Berathung dieser wichtigen Verkehrsfrage und zur Herbeiführung einer endgültigen Vereinbarung, traten Vertreter der sämmtlichen betheiligten Bahnverwaltungen am 5. d. in Paris zusammen.

Elektrische Strasseneisenbahnen.

Statistische Daten über sämmtliche gegenwärtig im Bereiche aller Welttheile mit elektrischer Kraft betriebene Strasseneisenbahnen. Dem in Newyork erscheinenden „Western Electrician“ zufolge kann man die Zahl der gegenwärtig in allen Welttheilen im Betriebe befindlichen elektrischen Strassenbahnen auf 325 mit über 4000 Wagen und 7000 Motoren und etwa 4200 km Geleise schätzen, auf welchen täglich nicht weniger als 640 000 km zurückgelegt und jährlich etwa 750 Millionen Personen befördert werden. Steigungen von 13—14 %, Entfernungen von 10 und mehr Kilometer von den Centralstationen aus, Geschwindigkeiten von 40–50 km in der Stunde für einfache Wagen sind einige der Hauptzüge des Betriebes. Die Beamtenzahl auf allen diesen Linien wird auf etwa 100 000 Mann angegeben. In den Vereinigten Staaten Nordamerikas allein sind etwa 200 Millionen Mark in elektrischen Eisenbahnen veranlagt und ein jährliches Geschäft von 32—40 Millionen Mark seitens der elektrischen Fabriken und der Unternehmergesellschaften zeigt den gegenwärtigen Stand des elektrischen Betriebes von Strassenbahnen. Wie man aus diesen Zahlen entnehmen kann, spielt der elektrische Betrieb von Strassenbahnen bereits eine ziemlich bedeutende Rolle im wirthschaftlichen Leben der Vereinigten Staaten.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Der Grossherzoglich Mecklenburgische Finanzrath, Königlich Preussische Regierungsassessor a. D. Dr. Duelberg in Montjoie ist in den Preussischen Staatseisenbahndienst wieder übernommen, dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt in Görlitz überwiesen und bei demselben mit der Wahrnehmung der Geschäfte eines ständigen Hilfsarbeiters betraut worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Einrichtung der Station Stederdorf für den Wagenladungs-Güterverkehr. Am 20. Oktober d. J. wird die an der Strecke Stendal-Uelzen zwischen Wieren und Uelzen gelegene, bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienende Station Stederdorf für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen eröffnet.

Ueber die Höhe der im Verkehr mit den übrigen diesseitigen Stationen zur Berechnung kommenden Frachten ertheilen vom obenbezeichneten Tage ab die diesseitigen Stationen Auskunft.

Magdeburg, den 7. Oktober 1891. (2065)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Güterverkehr Altona-Bromberg. Mit Gültigkeit vom 15. Oktober d. J. tritt zum vorbezeichneten Gütertarif der Nachtrag 4 in Kraft. Derselbe enthält u. A. direkte Kilometerentfernungen für die neu einbezogenen Stationen der Strecke Labiau-Tilsit, sowie anderweite ermässigte Entfernungen für die Stationen der Strecke Tilsit-Memel des Direktionsbezirks Bromberg, anderweite Entfernungen für den Verkehr der Stationen des genannten Bezirks mit den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen, Aenderungen und Ergänzungen des Abschnitts II. F. b. Ausnahmetarife, den seit dem 1. September d. J. bereits in Kraft befindlichen ermässigten Ausnahmetarif für Getreide u. s. w., sowie endlich sonstige Berichtigungen. Sofern durch den Nachtrag 4 in den bisherigen Frachtsätzen Erhöhungen eintreten, bleiben die ersteren noch bis zum 30. November d. J. einschliesslich in Kraft.

Ferner wird durch den Nachtrag 4 der Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Magdeburg vom 1. August 1889 nebst Nachträgen bezüglich des Verkehrs mit Station „Berlin, Lehrter Bhf.“ aufgehoben. Der Nachtrag ist — soweit der Vorrath reicht — bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zum Preise von 0,45 M. für das Stück käuflich zu haben.

Altona, den 9. Oktober 1891. (2066)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Für die Beförderung des Artikels „Presschlamm“ in Wagenladungen von 10000 kg von Waghäusel nach Lampertheim und Sulzfeld gelangen am 15. d. M. ermässigte Ausnahmefrachtsätze zur Einführung.

Karlsruhe, den 9. Oktober 1891. (2067)
Generaldirektion.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, betreffend Tarifheft 2 vom 1. Januar 1891. Am 1. November 1891 kommt der Nachtrag III zum bezeichneten Heft zur Einführung.

Derselbe enthält Ergänzungen des Kilometerzeigers, der Stationstariftabellen, der Ausnahmetarife und der Tarife und Bestimmungen für den Verkehr mit den Bayerischen Vicinal- und Lokalbahn-Stationen.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, den 7. Oktober 1891. (2068)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Am 1. November d. J. tritt der Nachtrag III zu unserem Lokal-Gütertarif in Kraft, enthaltend Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zum Betriebs-Reglement und Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Tarif-Vorschriften, u. a. anderweite Bestimmungen über die Frachtberechnung für Langholz und Aenderung des Waarenverzeichnisses zum Ausnahmetarif 4 für geringwerthige Massenartikel.

Nähere Auskunft ertheilen wir und unsere Verkehrs-Kontrole hierselbst.

Druckexemplare sind durch unsere Stationen und unsere Verkehrskontrole zu beziehen.

Stettin, den 6. Oktober 1891. (2069)
Direktion
der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn-Gesellschaft.

Frankfurt - Hessischer Wechselverkehr. Am 15. Oktober d. J. tritt der Nachtrag IX zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft.. Ausser Ergänzungen der Spezialbestimmungen zu dem Betriebsreglement und der speziellen Tarifvorschriften enthält derselbe einen Neuabdruck des Ausnahmetarifs 13 für bestimmte Stückgüter sowie Aenderungen bezw. Ergänzungen in den Ausnahmetarifen Nr. 14 für Wegebaumaterialien und Nr. 15. für gewisse Düngemittel etc.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen, von welchen auch der Nachtrag zu beziehen ist. (2070)

Frankfurt a/M., den 9. Oktober 1891.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Magdeburg. Am 15. Oktober d. J. tritt der Nachtrag XIV. zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft.

Ausser Aenderungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger enthält derselbe Entfernungen für die Berliner Ringbahnstation Tempelhof Rangirbahnhof, ferner für die Stationen der Neubaustrecke Weilburg-Laubuseschbach und für die Haltestelle Albungen des diesseitigen Bezirks, sowie für die Stationen Hedwigsburg, Lüchow, Wendessen und Wustrow des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg. In den Ausnahmetarifen sind verschiedene Aenderungen bezw. Ergänzungen vorgenommen, während der Ausnahmetarif für Getreide etc. neu zur Einstellung gekommen ist.

Das Nähere ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren, woselbst auch der Nachtrag käuflich zu erhalten ist, (2071)

Frankfurt a/M., den 9. Oktober 1891.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion

Mit dem 15. d. Mts. wird die diesseitige Station Saargemünd in den, in den Staatsbahnverkehren Köln (linksrheinisch) - Altona, - Berlin,-Bromberg,-Erfurt und -Magdeburg bestehenden Ausnahmetarif für gebrannte Steine (Mauersteine, Dachsteine, Thonsteine, Lehmsteine, Chamottesteine und feuerfeste Steine) nach den Berliner Bahnhöfen und den Stationen der Berliner Ringbahn aufgenommen.

Ueber die zur Anwendung kommenden Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen nähere Auskunft.

Köln, den 14. Oktober 1891. (2072)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Staatsbahnverkehr Hannover-Magdeburg. Mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. ab wird die Station Stederdorf für die Abfertigung von Frachtgütern in Wagenladungen in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen.

Magdeburg, den 9. Oktober 1891. (2073)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Am 15. d. Mts. treten zu den Tarifheften III der Abtheilung A-F, I der Abtheilung B, II der Abtheilung B und E, IV der Abtheilung E und zu der Abtheilung G je ein Nachtrag in Kraft, enthaltend ausser bereits früher bekannt gemachten und eingeführten Aenderungen etc., neue bezw. ermässigte Tarifkilometer und Frachtsätze für verschiedene rheinisch-westfälische Stationen, sowie für die Station Heming der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, ferner Berichtigungen und Ergänzungen.

Die in den Nachträgen zu den Heften II—IV der Abtheilung E aufgenommene Bestimmung über die Abfertigung von Sendungen nach den Stationen Kaiserslautern und Landau der Pfälzischen Eisenbahnen findet vom 1. Dezember d. J. ab auch Anwendung im Verkehr mit Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Köln (linksrheinisch).

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen billigeren Sätze noch bis zum 1. Dezember d. J. in Gültigkeit.

Ferner finden die in dem Nachtrag III zum Tarifheft III der Abtheilung C enthaltenen Tarifkilometer und Frachtsätze für die Stationen Frankfurt a./M. H. L. B., Hanau Ostbhf. und Höchst a. M. der Hessischen Ludwigsbahn gleichzeitig Anwendung im Verkehr mit den Stationen Frankfurt a. M. Staatsbhf., Hanau Ostbhf. - Staatsbhf. und Höchst a. M. (Staatsbhf.-Nass.- oder Taunusbhf.) des Eisenbahndirektionsbezirks Frankfurt am Main.

Exemplare der Nachträge sind bei den betreffenden Güterabfertigungsstellen zu haben.

Köln, den 7. Oktober 1891. (2074)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Mit dem 15. d. Mts. wird die im diesseitigen Bezirk zwischen den Stationen Kleinenbroich und M.-Gladbach gelegene Haltestelle Corschenbroich, welche bisher nur für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern eingerichtet war, auch für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet werden.

Die in dem diesseitigen Lokalgütertarife und in den direkten Gütertarifen für den Verkehr mit dem linksrheinischen Bezirk enthaltene beschränkende Bestimmung hinsichtlich der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Corschenbroich kommt daher mit dem genannten Tage in Fortfall.

Köln, den 14. Oktober 1891. (2075)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Sächsisch-Württembergischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Oktober d. J. wird die Station Langenau b./Ulm der Württembergischen Staatseisenbahnen in den Tarif für den Sächsich-Württembergischen Güterverkehr vom 1. Mai 1885 sammt Anhang hierzu vom 1. Juni 1888 einbezogen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Dresden, den 9. Oktober 1891. (2076)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Staatsbahngüterverkehr Breslau-Magdeburg. Einführung von Frachtsätzen für die Haltestellen Penskowo und Witaszyce. Am 15. Oktober d. J. treten für den Verkehr mit den neueröffneten zum Eisenbahndirektionsbezirk Breslau gehörigen Haltestellen Penskowo und Witaszyce, von denen die erstere für den Wagenladungs-Güterverkehr, die letztere für den gesammten Güter- und Viehverkehr eingerichtet ist, direkte Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Güterabfertigungsstellen und unser Verkehrsbüreau Auskunft ertheilen. (2077)

Magdeburg, den 11. Oktober 1891.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarkohlenverkehr nach Württemberg. Mit Gültigkeit vom 20. Oktober d. Js. wird die diesseitige Station Göttelborn in den Ausnahmetarif für Steinkohlen uud Koks von den Saargruben nach Stationen der Königlich Württembergischen Staatsbahnen, Kohlentarif Nr. 7 vom 1. Juni 1891, aufgenommen. Die Höhe der Frachtsätze ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Köln, den 12. Oktober 1891. (2078)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Oesterreichisch - Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahn - Verband. Einführung eines neuen Tarifes. Am 1. November 1891 tritt ein Ausnahme-Tarif für die Beförderung von Mineralwasser, Tabak und Tabakschrot zwischen Stationen der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft (Ungarische Linien) und der Königl. Ungarischen Staatseisenbahnen einerseits und Bregenz transit, Buchs transit, St.-Margrethen transit, bezw. Lindau transit, sowie Stationen der Schweizerischen Eisenbahnen andererseits in Wirksamkeit, wodurch die im Verordnungsblatte des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 21. Januar 1891 Nr. 14 (Seite 239) publizirten Taxen, mit Ausnahme jener für Mineralwasser von Budapest etc. nach Luzern und Zürich, welche noch bis 15. Dezember 1891 in Kraft bleiben, zur Aufhebung gelangen.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen zum Preise von 10 kr. Oe. W. pro Stück erhältlich.

Wien, den 9. Oktober 1891. (2079)
Namens der betheiligten Verbands-Verwaltungen:
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Kgl. Ung. Staatseisenbahnen. (Nachtrag I zu dem Gütertarife der Brassó - Harómszéker Lokaleisenbahn). Zu dem, vom Tage der Eröffnung der Linie Brassó - Zernest giltigen Gütertarif (Theil II), der im Betrieb der Kgl. Ung. Staatseisenbahnen stehenden Brassó - Harómszéker Lokaleisenbahn, tritt mit dem Tage der Eröffnung der Linie Brassó - Szepsi-Szt. György der Nachtrag I in Kraft, welcher

die Ergänzung der im Haupttarife enthaltenen Frachtsätze und Bestimmungen, rücksichtlich der Linie Brassó-Szepsi-Szt. György, sowie in einzelnen Relationen Gebührenerhöhungen enthält.

Durch diesen Nachtrag, welcher im Tarifbureau der Kgl. Ung. Staatseisenbahnen für 5 kr. pro Stück erhältlich ist, wird der im Haupttarif enthaltene Stationstarif und Kilometeranzeiger ausser Kraft gesetzt.

Budapest, am 8 Oktober 1891. (2080)
Die Direktion.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. (Einführung des Nachtrages V zu dem Gütertarif der Biharer Lokaleisenbahn.) Zu dem vom Tage der Eröffnung der Linien Várad-Püspöki-Ermihályfalva und Székelyhia-Margitta giltigen Gütertarif (Theil II) der im Betriebe der Königl. Ung. Staatseisenbahnen stehenden Biharer Lokaleisenbahn tritt mit 20. Oktober 1891 der Nachtrag V in Kraft, welcher eine Abänderung der im Verkehre zwischen Stationen der Linie Ösi-Kót einerseits und Stationen der Linien Várad-Püspöki-Ermihályfalva und Székelyhia-Margitta andererseits bestehenden Schnitt-Frachtsätze, ferner eine Ergänzung der die Auf- und Ablege-Gebühr betreffenden Bestimmungen enthält.

Insofern einzelne in diesem Nachtrage enthaltenen Frachtsätze höher sind, als die bis nun giltig gewesenen Frachtsätze, gelangen dieselben erst vom 1. Dezember d. J. an zur Anwendung.

Dieser Nachtrag ist im Tarif-Bureau der Kgl. Ung. Staatsbahnen für 5 Kr. Oe. W. per Stück erhältlich.

Budapest im Oktober 1891. (2081)
Die Direkton.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Königl. Ung. Staatseisenbahnen. (Einführung des Nachtrages V zu dem Gütertarif der Puszta-Tenyö-Kun-Sztá-Màrtoner Lokaleisenbahn.) Zu dem vom Tage der Eröffnung giltigen Gütertarif (Theil II.) der im Betriebe der Königl. Ung. Staatseisenbahnen stehenden Puszta-Tenyö-Kun-Szt.-Mártoner Lokaleisenbahn tritt mit 20. Oktober 1891 der Nachtrag V in Kraft, welcher eine Abänderung der für den Verkehr mit der Station Szajol bestehenden Stationstarife enthält.

Insofern einzelne in diesem Nachtrage enthaltenen Frachtsätze eine Erhöhung involviren, gelangen dieselben erst vom 1. Dezember l. J. an zur Anwendnng.

Dieser Nachtrag ist im Tarifbureau der Königl. Ung. Staatseisenbahnen für 5 Kr. Oe. W. per Stück erhältlich.

Budapest im Oktober 1891. (2082)
Die Direktion.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

---

2. Verdingungen.

Pfälzische Eisenbahnen. Der Materialbedarf für den Betrieb der Pfälzischen Eisenbahnen pro 1892 soll im Wege allgemeinen Angebots zur Lieferung vergeben werden. Gegenstandsverzeichnisse und Bedingnisshefte liegen bei der Direktionskanzlei hier zur Einsicht auf und können auch von derselben zum Preise von 50 Pf. bezogen werden.

Angebote sind bis zum 31. Oktober, Mittags 12 Uhr, verschlossen und mit der Aufschrift:

„Angebote für Lieferung von Materialien pro 1892“ frei hierher einzureichen.

Die Bieter bleiben bis einschliesslich 30. November an ihre Angebote gebunden.

Ludwigshafen a. Rh., den 8. Oktober 1891.
Die Direktion. (2083)
v. Lavale.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 42 Radsätzen aus Martinstahl soll vergeben werden. Angebote, mit bezüglicher Aufschrift versehen, sind bis zum 21. Oktober d. J., Vormittags 10 Uhr dahier einzureichen, die Bedingungen nebst Zeichnungen können gegen frankirte Einsendung von 60 ₰ pro Exemplar durch unser Sekretariat bezogen werden.

Giessen, den 10. Oktober 1891. (2084)
Grossherzogliche Direktion.

---

3. Vermischte Bekanntmachungen.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Wiedereinführung der tarifmässigen Bestimmungen über die lagerzinsfreie Zeit und den Lagerzins in den Stationen Atzwang und Waidbruck. Es wird hiemit zur allgemeinen Kenntniss gebracht, dass die mit der Kundmachung No. 13 804 C II vom 14. September l. J. verlautbarten Massregeln der Beschränkung der lagerzinsfreien Zeit und der Lagerzinserhöhung für die loco Atzwang und loco Waidbruck zur Abgabe gelangenden Frachtgüter zurückgezogen werden und somit vom 9. l. Mts. an in den genannten Stationen bezüglich der lagerzinsfreien Zeit und des Lagerzinses die tarifmässigen Bestimmungen wieder in Kraft treten.

Wien, am 8. Oktober 1891. (2085)
Die Generaldirektion.

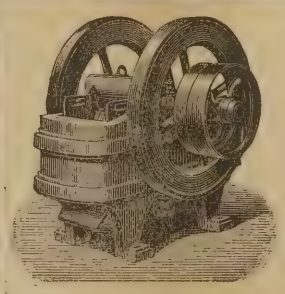
II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Gesicherte Lebensstellung.

Für ein berühmtes Seebad mit vielen maschinellen Anlagen, Dampfbahn, (Neuanl. elektr. Beleuchtung etc.) wird ein akad. geb. thatkräftiger und umsichtiger **technischer Director** bei gutem Gehalt, Tantième und Pensionsberechtigung gesucht. Kapitalistische Betheiligung ermöglicht, jedoch keineswegs Bedingung. Bevorzugt Eisenbahn-Ingenieur, Regierungsbaumeister oder gleich qualifiz. Herren. Bewerber mit I. Referenzen sind gebeten, ihre Gesuche unter Beifügung von Zeugnissabschriften, Befähigungsnachweisen, des Lebenslaufes und einer neueren Photographie umgehend einzureichen sub Chiffre „Vertrauensstellung“ durch Haasenstein & Vogler A.-G., Hamburg.

GRÖSSTE U. ÄLTESTE
Annihilatoren-Fabrik.
Handfeuerspritzen (Original Bauer)
Bisheriger Absatz 60.000.
SIEGFRIED BAUER, BONN.

Fahrkarten-Loch- und Stempel-Zange
mit losen Typen bzw. Typenrädchen f. d. Datum. D. R.-PATENT. — Unübertroffene Construction — Coupiren ohne vorherige Abstempelung unmöglich.
Gandenberger'sche Maschinenfabrik Georg Goebel in Darmstadt.
Specialität: Fahrkartenmaschinen und Apparate.



Grusonwerk
Magdeburg-Buckau
empfiehlt von seinen Fabrikations-Specialitäten:
Steinbrechmaschinen
in bewährter Construction und solidester Ausführung zur Herstellung von Strassenschotter.
Die gangbarsten Nummern meist vorräthig.
Hartguss-Brechbacken nach mehr als 600 Modellen.
Ausführliche Kataloge unentgeltlich und postfrei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 81.

Zeitung des Vereins

1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . . 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Behrenstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs.
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 300 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 17. Oktober 1891.

Inhalt:

Das neue internationale Eisenbahn-Frachtrecht.
III. Transportpflicht u. Transportgemeinschaft.
Vereins-Mittheilungen:
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Das Oesterr. Eisenbahnbudget für 1892 u. drei Bahnvorlagen.
Das Ungar. Eisenbahnbudget für das Jahr 1892.
Versicherungsverband f. Eisenbahn-Fahrbetriebsmittel.
Rechtzeitige Veröffentlichung d. Refaktien für das Jahr 1892.
Uniformirung der Eisenbahnbediensteten.
Berichterstattung über das für die Desinfektion verantwortliche Personal.
Konferenz über die öffentlichen Arbeiten und die Stadtbahn in Wien.
Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.
Die Ablösung d. Ungar. Netzes der Oesterr.-Ungar. Staatsb.
Stand der Fahrbetriebsmittel d. Ungar. Bahnen.
Statutenänderung der Lokalb. Zwolenowes-Smecna.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Betriebseröffnung der Lokalbahnen Zauchtel-Fulnek und Zauchtel-Bautsch.
Ungar. Staatsb.: Eröffnung der Linie Vinkovce-Mitrowitz.
Kombinirte Schiffs- und Bahn-Getreidetarife.
Internat. statistischer Kongress in Wien.
Unzulässigkeit d. Enteignungsverfahrens bezüglich freiwillig überlassener Grundflächen.
Börsenbericht.
Aus Russland:
Orenburg-Iletzkaja-Saschtschita: Projekt.
Maassregeln zum Schutze der Transkaukasischen Bahn, ihrer Beamten und Reisenden.
Ausweis der Offiziere zwecks Fahrpreisermässigungen.
Bücherschau:
A. Haarmann, Geschichte des Eisenbahngeleises.
Personalnachrichten:
Dienstjubiläum.
Preussische Staatseisenbahnen.
Lübeck-Büchener Eisenbahn.
England.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Güterverkehr.
2. Personen- und Gepäckverkehr.
3. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Das neue internationale Eisenbahn-Frachtrecht.

III. Transportpflicht und Transportgemeinschaft.[1])

Das grossartige Verkehrsinstitut, welches der zweiten Hälfte unseres Jahrhunderts sein Gepräge aufgedrückt hat, besitzt bekanntlich eine zwiefache Natur. Hervorgegangen aus dem Gewerbe des Frachtfuhrmanns, mit welchem die Eisenbahn die privatrechtliche Seite gemein hat, ist sie mehr und mehr zur öffentlichen Verkehrsanstalt erwachsen, welche vorzugsweise dem Gemeinwohl zu dienen bestimmt ist. Diese Doppelnatur der Eisenbahn, wie sie schon in den inneren Rechten der einzelnen Staaten einen mehr oder weniger deutlichen Ausdruck gefunden hat, beherrscht auch das im Berner Uebereinkommen geschaffene internationale Frachtrecht.

Der öffentlichrechtlichen Seite der Eisenbahn ist vor allem ihre — in sämmtlichen Einzelrechten anerkannte — Transportpflicht entsprungen, welche nur in den Anforderungen eines geordneten Betriebes und in der Möglichkeit der Ausführung des Transportes ihre selbstverständlichen Schranken findet. In den meisten Ländern war indess bisher die Transportpflicht der Eisenbahn auf die Beförderung innerhalb der eigenen Strecken (s. H.-G.-B. Art. 422) oder doch im eigenen Lande (s. B.-Rgl. § 46) beschränkt. Das internationale Uebereinkommen aber hat diese Verbindlichkeit auf die Beförderung im ganzen gegenseitigen Verkehr der ihm angehörigen Eisenbahnen ausgedehnt. In diesem Sinne bestimmt Art. 5, dass jede nach Maassgabe des Art. 1 bezeichnete (d. h. in die Liste der dem Uebereinkommen unterworfenen Bahnen aufgenommene) Eisenbahn verpflichtet ist, nach den Festsetzungen und unter den Bedingungen dieses Uebereinkommens die Beförderung von Gütern im internationalen Verkehr zu übernehmen, sofern 1. der Absender den Anordnungen dieses Uebereinkommens sich unterwirft, 2. die Beförderung mit den regelmässigen Transportmitteln möglich ist, 3. nicht höhere Gewalt die Beförderung verhindert.[2]) Und im engsten Anschluss hieran verfügt Art. 27 Abs. 1 und 2, dass diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zur Beförderung angenommen hat, für die Ausführung des Transports auch auf den folgenden Bahnen der Beförderungsstrecke bis zur Ablieferung haftet, — während jede nachfolgende Bahn dadurch, dass sie das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbriefe übernimmt, nach Maassgabe des letzteren in den Frachtvertrag eintritt und die selbständige Verpflichtung übernimmt, den Transport nach Inhalt des Frachtbriefes auszuführen.[3])

Indem also die erste Eisenbahn das Gut mit dem in Art. 1 und 6 des Uebereinkommens vorgesehenen direkten internationalen Frachtbrief zur Beförderung annimmt, — was sie, wie erwähnt, in der Regel nicht verweigern kann, — ver-

[1]) Die vorangegangenen Artikel I und II finden sich in Nr. 73 und 77 d. Ztg.

[2]) Die weiteren Bestimmungen des Art. 5 betreffen die vorläufige Einlagerung des Gutes, die Reihenfolge der Beförderung und die Schadensersatzpflicht der Eisenbahn bei Zuwiderhandlungen gegen diese Vorschriften.

[3]) Des Weiteren ist im Art. 27 — ähnlich wie im B.-Rgl. § 62 auf Grund des H.-G.-B. Art. 429 — die Passiv-Legitimation für Schadensersatzklagen, vorbehaltlich des Rückgriffs, auf die erste, die letzte und die schuldige Bahn beschränkt, auch das Forum für die Klagerhebung auf die Gerichte des Staates begrenzt, in welchem die Beklagte ihren Wohnsitz hat und welche nach den Gesetzen dieses Landes zuständig sind.

pflichtet sie sich und alle folgenden Bahnen der Beförderungsstrecke, sobald diese — was sie gleichfalls nicht ablehnen können, — das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbrief angenommen haben, unter sammtverbindlicher Haftbarkeit zur Ausführung des Transportes. Es entsteht somit durch diese Vorgänge auf Grund gesetzlicher Bestimmung, — denn das Uebereinkommen ist, wie wir gezeigt haben, Gesetz[4]) — unter den an der Beförderung betheiligten Eisenbahnen eine Gemeinschaft, welche wir, da sie Kraft Gesetzes der Thatsache des gemeinsamen Transportes entspringt, nicht unpassend als **„gesetzliche Transportgemeinschaft“** werden bezeichnen können.

Die für dieses Verhältniss hin und wieder gewählte Bezeichnung als „Zwangsgemeinschaft“ halten wir für eine wenig glückliche, schon deshalb, weil diesem Worte das charakteristische Merkmal des Transports mangelt. Der Ausdruck erinnert aber auch in ungebührlicher Weise an das anfängliche Widerstreben gewisser Eisenbahn-Verwaltungen, sich dieser aus den Bedürfnissen des Verkehrs selbst hervorgegangenen Anordnung zu fügen: eines Widerstandes, welcher niemals ein allgemeiner war und welcher, soweit er bestand, längst als beseitigt betrachtet werden darf. Des Zwangs bedarf es nur für Widerspenstige; der Wohlgesinnte und Verständige unterwirft sich der Vorschrift des Gesetzes, ohne dass es hierzu des zwangsmässigen Einschreitens der Staatsgewalt bedarf. Wird es doch auch auf andern Gebieten nicht leicht Jemanden einfallen, ein der Natur der Sache entsprungenes und vom Gesetzgeber sanktionirtes Gemeinsamkeitsverhältniss — wir erinnern an dasjenige der Staats- und Gemeindebürger, der Miterben u. dgl. — als „Zwangsgemeinschaft“ zu bezeichnen. Jener ebenso hässliche als ungeeignete Ausdruck sollte deshalb unseres Erachtens vermieden werden und vor allem seitens der Eisenbahnen selbst.

Eine der Transportgemeinschaft des Uebereinkommens ähnliche, allerdings nicht direkt durch gesetzliche Vorschrift, wohl aber auf Grund von Gesetzesbestimmungen durch Anordnung der Aufsichtsbehörde geschaffene, vom Willen der Eisenbahnverwaltungen unabhängige Transportgemeinschaft besteht heute schon unter den Deutschen Bahnen. Im Art. 401 des H.-G.-B. ist bereits der Grundsatz der Gesammthaftung mehrerer auf Grund des ursprünglichen Frachtbriefes auf einander folgender Frachtführer ausgesprochen. Aber erst nachdem die Reichsverfassung — im Art. 45 — proklamirt hatte, dass die Deutschen Eisenbahnen wie ein einheitliches Netz verwaltet und dass demgemäss einheitliche Betriebsreglements erlassen werden sollen, ist durch das vom Bundesrath in Ausführung dieser Bestimmung beschlossene Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands (§ 46) den letzteren die — bisher auf freier Vereinbarung beruhende — Annahme direkter Frachtbriefe zur Pflicht gemacht und damit eine von ihrem Willen unabhängige Transportgemeinschaft unter einander auferlegt worden. Mit dem Beitritte Deutschlands zum Berner Uebereinkommen wird sich diese Gemeinschaft, und zwar als eine gesetzliche, in der bereits gezeigten Weise weit über die Deutschen Grenzen hinaus erstrecken.

Die gesetzliche Transportgemeinschaft hat, gleich der von den Eisenbahnen in ihren Vereinen und Verbänden eingegangenen freiwilligen, zur unerlässlichen Voraussetzung den einheitlichen Transport auf den verschiedenen Bahnen unter Anwendung eines durchgehenden Frachtbriefes. Aber indem das Berner Uebereinkommen den ihm angehörigen Bahnen die Verpflichtung auferlegt, das mit direktem internationalen Frachtbrief aufgegebene Gut auf dem ganzen Transportwege als einheitliche Sendung gemeinsam zu befördern, macht es den Eintritt und die Dauer des Gemeinsamkeitsverhältnisses vom Belieben der Verwaltungen unabhängig. Dieses Verhältniss besteht mit dem Vorhandensein seiner erwähnten gesetzlichen Vorbedingungen, auch ohne dass die ihm unterworfenen Eisenbahnen sich — wie dies namentlich im Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (§ 46) geschehen ist — zur Uebernahme direkter Transporte (auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefes) bereit erklärt haben; es besteht ebenso unabhängig von der Einrichtung direkter Verkehre mit gemeinsamen unter den Verbandsverwaltungen verabredeten direkten Tarifen und sonstigen Verkehrseinrichtungen.

Ohne Zweifel entspricht die durch das Berner Uebereinkommen geschaffene Erweiterung der Transportpflicht durch Herstellung einer gesetzlichen Transportgemeinschaft zwischen sämmtlichen diesem Staatsvertrage unterworfenen Bahnen in weit höherem Maasse, als der bisherige Zustand, den Bedürfnissen des internationalen Verkehrs. Ja diese Bestimmungen erhalten dadurch, dass sie die Eingehung und Ausführung des internationalen Frachtvertrages vom Belieben der Bahnen unabhängig machen, erst eine feste Grundlage und einen positiven Werth.

Allerdings ist durch diese Einrichtung den Eisenbahnen, bei allen Vortheilen, welche sie dem Verkehr und damit namentlich den Verwaltungen selbst bietet, auch eine schwerwiegende Verantwortlichkeit auferlegt. Sie treten ohne ihr Zuthun in die innigsten Beziehungen mit einer grossen Anzahl ausländischer Bahnen. Sie sind genöthigt, nach den verschiedensten Richtungen für deren Handlungen einzustehen und deren Geschäfte zu besorgen, denselben auch die Abwickelung ihrer eigenen Geschäfte anzuvertrauen, zur Einhaltung der gemeinsamen Lieferfristen ihr Betriebsmaterial in's Ausland übergehen zu lassen, das Gut selbst unter Umständen ohne Sicherheit auszufolgen und je nach Lage des Falles vor fremden Gerichten Recht zu nehmen. Alle diese und ähnliche Gesichtspunkte sind von den Redaktoren des Uebereinkommens gewürdigt worden. In welcher Weise sie in dem Vertragswerke selbst ihren Ausdruck gefunden haben, soll im folgenden Artikel gezeigt werden.

G . . . . . r.

[4]) Selbstverständlich kommt diese Eigenschaft, — wie wir zur Vermeidung von Missverständnissen hier wiederholen, — dem Uebereinkommen erst zu mit dem Tage seines endgültigen Abschlusses, d. h. mit der allseitigen Ratifikation des am 14. Oktober 1890 erst vorläufig vereinbarten Staatsvertrages (Art. 60). Und seine Wirksamkeit beginnt (einer ebendaselbst getroffenen Bestimmung zufolge) erst 3 Monate nach dem Austausch der Ratifikationen. Letzterer ist zur Zeit noch nicht erfolgt, steht aber in naher Aussicht.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3443 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 14. d. Mts.).

Nr. 3487 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, die Belgische Staatsbahn, die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn, die Dänischen, Schwedischen und Norwegischen Staatsbahnen, sowie die K. u. K. Bosnabahn, betreffend Verdeutschung der Fremdwörter in den auf den Vereins-Reiseverkehr bezüglichen Drucksachen (abgesandt am 13. d. Mts.).

Nr. 3505 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Herren Mitglieder des Preisausschusses, betreffend Ersatzwahl für ausgeschiedene Mitglieder des Preisausschusses (abgesandt am 14. d. Mts.).

Nr. 3505 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Ersatzwahl für ausgeschiedene Mitglieder des Preisausschusses (abgesandt am 14. d. Mts.).

Nr. 3511 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Beschränkung der lagerzinsfreien Zeit und Erhöhung der reglementsmässigen Lieferfristen (abgesandt am 14. d. Mts.).

Nr. 3535 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Umarbeitung des Vereins-Betriebsreglements und des Uebereinkommens zu demselben (abgesandt am 13. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Das Oesterreichische Eisenbahnbudget für 1892 und drei Bahnvorlagen.

In dem wieder zusammengetretenen Oesterreichischen Reichsrathe hat der Finanzminister schon in der zweiten Sitzung des Abgeordnetenhauses den Staatsvoranschlag für 1892 mit dem Ueberschusse von kaum einer Million Gulden vorgelegt. Ueber den Eisenbahnetat äusserte er sich hierbei, wie folgt: Das Mehrerforderniss des Handelsministeriums setzt sich, ausser dem Erfordernisse für Post und Telegraphen, für den Staatseisenbahnbetrieb aus 14 224 569 fl. und den Bau der Privatbahnen aus 50 000 fl., andererseits aus der Verminderung des Erfordernisses für den eigentlichen Staatsaufwand um 687 370 fl. und für den Staatsbahnbau um 345 000 fl. zusammen. Das Mehrerforderniss für den Staatsbahnbetrieb, welches im Ordinarium 13 137 119 fl., im Extraordinarium 1 087 450 fl. beträgt, erscheint überwiegend als Folge der steten Zunahme des Bahnverkehres, sowie der erhöhten Sorge für die Sicherheit desselben.

Das Mindererforderniss für den Staatseisenbahnbau erklärt sich dadurch, dass dem neuen Erfordernisse von 500 000 fl. für den Bau der Linie Stanislau-Woronienka ein um 445 000 fl. geringeres Erforderniss für den Bau der Linie Jaslo-Rzeszow und ein um 400 000 fl. geringeres für den Bau der Linie Schrambach-Kernhof gegenübersteht.

Der Minister erklärt bezüglich der nothwendigen Investitionen im Staatsbahnbetriebe zwar kein grundsätzlicher Gegner von Investitionsanlehen zu sein, da ein solches für die künftige Wiener Stadtbahn (siehe weiter unten) in Aussicht genommen wurde, aber dieselben, soweit als nur immer möglich, vermeiden zu wollen. Von der Bedeckung im Etat des Handelsministeriums entfällt der weitaus grösste Theil, nämlich ein Betrag von 11 999 529 fl., auf den Staatseisenbahnbetrieb. Eine ganz aussergewöhnliche Einnahme von 1 057 420 fl. wird sich als Antheil des Staates an dem Gewinne der Galizischen Carl Ludwigbahn aus der Verwandelung der 4½prozentigen Prioritäten in 4prozentige ergeben. Dagegen wird der Antheil des Staates an dem Reingewinne der Kaiser Ferdinands-Nordbahn um 183 060 fl. niedriger veranschlagt mit Rücksicht auf die minder günstigen Aussichten des hierfür maassgebenden Betriebsjahres 1891.

(Wir tragen die Erläuterungen zum Etat des Handelsministeriums bezüglich des Staatsbahnbetriebes und Staatsantheiles am Erträgnisse der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach.)

Vom Handelsministerium wurden drei Gesetzentwürfe eingebracht, betreffend die Herstellung einer Bahn von Strakonitz nach Winterberg, ferner einer Eisenbahn von Wodnian nach Prachatitz, und endlich die Erwerbung der Galizischen Carl Ludwigbahn, über welche wir das Nähere ebenfalls nachtragen.

Das Ungarische Eisenbahnbudget für das Jahr 1892.

Schon in der ersten Sitzung des Abgeordnetenhauses der letzten Session des Ungarischen Reichstages legte der Finanzminister den Staatsvoranschlag mit dem winzigen Ueberschusse von beinahe 13 000 fl. vor. Bezüglich des Eisenbahnetats sind folgende Erklärungen des Ministers zu entnehmen.

Die ordentlichen Ausgaben des Handelsministeriums erscheinen zusammen mit 10 480 026 fl. erhöht, dieses Mehrerforderniss ist aber mit wenig Ausnahmen eine Betriebsauslage. Ein Mehrerforderniss von 9 840 000 fl. ist veranschlagt bei den Ausgaben der Staatsbahnen, was hauptsächlich durch die Verstaatlichung der Ungarischen Linien der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn verursacht und auch durch entsprechende Mehreinnahmen ausgeglichen wird.

Von der Bedeckung im Etat des Handelsministeriums entfallen 21 090 000 fl. auf die Einnahmen der Staatsbahnen mit vollkommener Ausgleichung der durch die Ablösung der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn verursachten Mehrausgabe, bei den mit den verstaatlichten Eisenbahnen übernommenen Schulden und der bei der Verwaltung der Staatsbahnen entstehenden Mehrausgabe, ferner, den höheren Ausgaben entsprechend, 250 000 fl. Mehreinnahmen auf die Maschinenfabrik der Ungarischen Staatsbahnen. (Die näheren Daten hierüber tragen wir nach.)

Versicherungsverband für Eisenbahn-Fahrbetriebsmittel.

Der Herr Handelsminister Marquis Bacquehem hat an alle im Betriebe der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen stehenden Lokalbahnen einen Erlass, betreffend die Schaffung eines Versicherungsverbandes behufs Wiederherstellung beschädigter Fahrbetriebsmittel, gerichtet, welchem Nachstehendes zu entnehmen ist: „Die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen hat als betriebführende Verwaltung mehrerer für Rechnung der Eigenthümer verwalteten Lokalbahnen angesichts der empfindlichen Störungen, welchen derartige Unternehmungen vermöge der Beschränktheit der finanziellen Hilfsmittel im Falle des Eintrittes von Beschädigungen des Fahrparkes bei Unfällen ausgesetzt sind, angeregt, für die Bedeckung der durch die Wiederherstellung der beschädigten Fahrbetriebsmittel erwachsenden Kosten besondere Vorsorge zu treffen. Diese würde sachgemäss durch Vertheilung des Risikos auf einen möglichst weiten Kreis von betheiligten Lokalbahn-Unternehmungen nach Art eines gegenseitigen Versicherungsverbandes zu erreichen sein, und wäre nach Ansicht der Generaldirektion etwa mittelst einer jährlichen Prämienzahlung auf folgender Grundlage durchzuführen: Die jährliche Prämie wäre aus zwei Faktoren, nämlich aus der Anzahl der in einem Jahre auf der Lokalbahn geleisteten Wagen-Achskilometer und dem nach den Geschäftsberichten der Staatsbahnen für das Gesammtnetz für 1 000 Wagen-Achskilometer jährlich sich ergebenden Einheitssatze der Kosten für Behebung der Beschädigung von Fahrbetriebsmitteln infolge von Entgleisungen usw. zu ermitteln. Nach diesem Schlüssel würden die Einheitssätze für 1887 8 kr., für 1888 6 kr., für 1889 4 kr. und für 1889 9 kr. betragen, sohin keine irgend beträchtliche Höhe erreichen, und hätte beispielsweise die Lokalbahn Gleisdorf-Weiz für 1889 mit 130 100 Achskm 5,20 fl. und für 1890 bei 349 600 Achskm 31,46 fl. zu bezahlen. Das Handelsministerium begrüsst demnach die besprochene Anregung vom Standpunkte der Förderung des Lokalbahnwesens um so lebhafter, als durch die zunächst zu obigem speziellen Zwecke erfolgende Bildung eines Versicherungsverbandes der Lokalbahnunternehmungen zugleich der Ausgangspunkt geboten wäre, um der Frage einer korporativen Vereinigung der einzelnen Lokalbahnen zur Begründung von Einrichtungen näherzutreten, welche im Interesse der Gesammtheit dieser Verkehrsunternehmungen gelegen, für einzelne derselben aber aus finanziellen Rücksichten schwer oder gar nicht erreichbar sind. In diesem Sinne erscheint die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen als betriebführende Verwaltung einer grossen Zahl von Lokalbahnen naturgemäss berufen, einschlägigen Bestrebungen als Vereinigungs- und Vermittelungsstelle zu dienen und wird derselben mithin anheimgestellt, die Verhandlungen wegen Bildung zunächst des obigen Verbandes einzuleiten und durchzuführen.“ In der Voraussetzung, dass die Verwaltungen die Auffassung theilen, dass der angedeutete Vorgang geeignet ist, eine die finanziellen Verhältnisse aller Lokalbahnen berührende, nicht unwichtige Frage zur gedeihlichen Lösung zu bringen, werden dieselben eingeladen, sich wegen weiterer Verfolgung dieser Angelegenheit zunächst mit der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen behufs Beschickung einer bei der genannten Verwaltungsstelle abzuhaltenden Delegirtenkonferenz ins Einvernehmen zu setzen. Hierbei glaubt das Handelsministerium die Aufmerksamkeit der Verwaltungen auch darauf lenken zu sollen, dass die Vereinigung der Lokalbahnen zu einem korporativen Verbande in weiterer Folge Mittel bieten würde, um namentlich auch eine Alters- und Invaliditätsversorgung der Bediensteten bei jenen Lokalbahnen, wo solche Einrichtungen noch nicht bestehen, im Wege einer geeigneten Kollektivinstitution sicherzustellen.

Rechtzeitige Veröffentlichung der Refaktien für das Jahr 1892.

Mit Bezug auf die diesfälligen früheren Erlässe wurden die Bahnverwaltungen von der Generalinspektion daran erinnert, dass auch die für das Jahr 1892 in Aussicht genommenen Tarifbegünstigungen möglichst frühzeitig der Administration des Verordnungsblattes zur Verlautbarung zugemittelt werden.

Uniformirung der Eisenbahnbediensteten.

Das „V.-B. f. E. u. Sch.“ Nr. 117 veröffentlicht die Vorschrift des K. K. Handelsministeriums über die Uniformirung und zwar: a) der Beamten und Beamtenaspiranten, b) der Unterbeamten und Unterbeamtenstellvertreter, sowie c) der Diener der Staats- und Privateisenbahnen. Diese Vorschrift enthält eine umständliche Beschreibung der Uniformen der verschiedenen Dienstkategorien. Jene Figuren, auf welche in dem Text Bezug genommen wird, sind in dem der gleichzeitigen Publikation dieser Vorschrift im „Reichsgesetzblatt“ angefügten Zeichnungen enthalten.

Berichterstattung über das für die Desinfektion verantwortliche Personal.

Die Bahnverwaltungen wurden schon früher von der K. K. Generalinspektion angewiesen, jene Organe namhaft zu machen, welche für die beim Transporte lebender Thiere erwachsenden Reinigungs- und Desinfektionsarbeiten verantwortlich sind. Nun erging die Aufforderung, sowohl die seither (18. April d. J.) vorgekommenen, als auch allfällige künftige Aenderungen im Stande dieses Personales, und zwar letztere von Fall zu Fall, berichtlich anzuzeigen.

Konferenz über die öffentlichen Arbeiten und die Stadtbahn in Wien.

In den unter dem Vorsitz des Statthalters gepflogenen Besprechungen über die neuen Verkehrsanlagen in Wien legte vorerst der Vertreter der Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen das Projekt der Stadtbahn vor.

Die Stadtbahn soll aus zwei Gruppen bestehen: die erste Gruppe bilden die Hauptbahnen, die zweite die Lokalbahnen. Die ersteren werden sowohl dem Fracht- als dem Personenverkehre, die letzteren lediglich dem Personenverkehre, und zwar in der Weise dienen, dass die Züge in kleinen Intervallen bis zu 3 Minuten mit je 8—9 Wagen verkehren. Sowohl die Haupt- als die Lokalbahnen werden normalspurig und doppelgeleisig gebaut; die Züge der Hauptbahnen werden jedoch nicht auf die Geleise der Lokalbahnen übergehen können, weil sowohl aus technischen als aus Gründen des Verkehrs die selbstständige Führung der Lokalbahnen als nothwendig erkannt worden sei. Es werde sich daher ein Umsteigen an den Knotenpunkten als nothwendig erweisen.

Sowohl die Haupt- als die Lokalbahnen werden in zwei weitere Gruppen eingetheilt. Die Bahnen der ersten Gruppe werden zunächst zur Ausführung gelangen, während der Bau der Linien der zweiten Gruppe erst später durchgeführt werden soll. Nun folgt die Aufzählung der je 3 Bahnlinien der ersten Gruppe, dann die (später zu bauenden) 2 Hauptbahnen und die die 2 Lokalbahnen der zweiten Gruppe, von welchen die, die innere Stadt durchziehende für eine noch fernere Zeit geplant ist. Es wird dabei ein Centralbahnhof in Heiligenstadt, eine Untergrund- und eine Wienthalstrecke in Aussicht genommen. Die Stadtbahn, die Wienregulirung und die Donaukanal-Ausgestaltung — diese 3 grossen Werke werden von der Regierung als ein organisches Ganzes aufgeführt. Die Kosten derselben sollen von den 3 Kurien: Gemeinde Wien, das Land Niederösterreich und den Staat getragen und durch eine Anleihe beschafft werden, und zwar werden die Kosten der Stadtbahn in folgendem Verhältnisse von denselben getragen. Auf das Land Niederösterreich entfallen 5%. Die Zuziehung des Landes wird damit begründet, dass auch die übrigen Kronländer, namentlich Galizien, Böhmen und Mähren, zu den in ihnen erbauten Transversalbahnen Beiträge geleistet haben. Die Stadt Wien als Interessentin soll 10%, der Staat 85 % zahlen.

Das Gesammterforderniss für die Stadtbahn wird auf 94 und nach Abzug der erst in fernerer Zeit zu erbauenden Linien auf 80 Millionen Gulden veranschlagt, was bei einer 3—4% Anleihe eine Annuität von beiläufig 3,6—4 Millionen ergeben würde. Unter den technischen Mitgliedern der Konferenz wurde hinsichtlich der Vertheilung der Ausführung der einzelnen Bahnlinien auf die verschiedenen Bauperioden eine vollkommene Uebereinstimmung erzielt, während sie sich bezüglich der Wienregulirung dahin einigten, dass für dieselbe ein Projekt gewählt werde, welches der künftigen Ueberwölbung nicht vorgreift und doch die Möglichkeit schafft, die definitive Trasse der Stadtbahn zu bestimmen.

Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt, und zwar dem behördlich autorisirten Civilingenieur Leopold Ritter v. Maciejowski in Wien und Genossen für eine Lokalbahn von Poisdorf nach Hauskirchen a. d. Zaya, eventuell nach St. Ullrich oder Dobermannsdorf oder von Böhmischkrut nach Dobermannsdorf zum Anschlusse an die projektirte Lokalbahn von Hadersdorf, bezw. Fels nach Hohenau, ferner der Firma Lindheim & Comp. in Wien für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Szczakowa der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Station Ryczow der Staatsbahnlinie Oswiecim-Podgorze auf die Dauer von 6 Monaten und endlich dem Verwaltungsrathe der Rossitzer Bergbaugesellschaft für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Kanitz-Eibenschitz der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Padochau auf die Dauer eines Jahres.

Die Ablösung des Ungarischen Netzes der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn.

Im Finanzausschusse des Ungarischen Abgeordnetenhauses wurden bei der Berathung des Gesetzentwurfes über die Inartikulirung des mit der genannten Gesellschaft abgeschlossenen Vertrages mehrere Einwürfe vorgebracht. Der Handelsminister führte deshalb in seiner Erwiderung aus: der Vertrag müsste doch auch in einer Sprache abgefasst werden, deren die Bevollmächtigten der Gesellschaft mächtig waren. Es sei indess nur der Ungarische Text als der authentische anzusehen. Der Minister bezeichnete dann auf das Entschiedenste die Behauptung als eine unwahre, dass er genöthigt gewesen sei, gegen die Gesellschaft einen Prozess anzustrengen. Ebensowenig sei auch die Absicht vorhanden, dies zu thun, und hoffentlich werde sich dazu auch keine Veranlassung bieten. Weiter erklärte der Minister, das Loos der Beamten liege ihm am Herzen. Da die Avancements in den untersten Stufen schlechte seien, beschäftige er sich mit der Abstellung dieses Uebelstandes. Die Reklamationsfrist habe vollkommen ausgereicht. Er habe absolut nichts übernommen, was den vertragsmässigen Bestimmungen nicht entsprochen hätte. Als Handelsminister schon musste er wissen, wie viele Betriebsmittel diese Eisenbahn besitzt und in welchem Stande sich dieselben befinden. Auch die Beschuldigung, dass er der Gesellschaft für Remunerationen mehr als 40 000 fl. nachgelassen habe, bezeichnete der Minister als dem Sachverhalt nicht entsprechend und betonte, dass er seine diesbezüglichen Einwendungen zu Gunsten des Staates gemacht habe. Die Ablenkung eines Theiles des Verkehrs erleichtere die Verwaltung des Stammnetzes der Staatsbahnen, doch erfolge die Verrechnung in der Weise, dass der Reingewinn dem Stammnetze zukommt. Ein Abgeordneter der Opposition erklärte sodann, dass die Mittheilung des Ministers all seine Bedenken zerstreut hätten, worauf die Vorlage angenommen wurde. (Eine weitere Interpellationsbeantwortung über die Angriffe einer Zeitung wegen dieses Vertrages tragen wir nach.)

Stand der Fahrbetriebsmittel der Ungarischen Bahnen.

Ende Juni dieses Jahres verfügten sämmtliche Ungarische Bahnen über 1 722 Lokomotiven, 1 341 Tender, 161 Schneepflüge, 3 290 Personen- und 38 513 Lastwagen. Im Vergleiche zur selben Periode des Vorjahres ergibt sich eine Vermehrung von 46 Lokomotiven, 30 Tendern, 195 Personen- und 985 Lastwagen. Die Vermehrung der Linien betrug 105 km.

Statutenänderung der Lokalbahn Zwolenoves-Smecna.

Diese von ihrer Generalversammlung beschlossene und vom Ministerium des Innern genehmigte Aenderung besteht darin, dass die Gesellschaft ihr Aktienkapital von 460 000 fl., zertheilt in 2300 Stück Aktien à 200 fl., auf 1 000 000 fl., zertheilt in 5000 Stück Aktien à 200 fl., erhöht.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Betriebseröffnung der Lokalbahnen Zauchtel-Fulnek und Zauchtel-Bautsch.

Die bereits in Nr. 73 S. 706 d. Ztg. für den 1. d. Mts. in Aussicht gestellte Eröffnung dieser Linien ist nach einer neuerlichen Mittheilung erst am 15. d. Mts. erfolgt.

Ungarische Staatsbahnen: Eröffnung der Linie Vinkovce-Mitrowitz.

Ueber diese im Auftrage des Handelsministers noch früher als vorgesehen (am 8. Oktober d. J.) eröffnete Bahnlinie ist zu dem in Nr. 79 S. 764 d. Ztg. Gesagten noch folgendes hinzuzufügen:

Die Linie hat folgende Stationen und Haltestellen (PH) nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet mit Entfernungen ab Mitrovicza (Station der bereits eröffneten Linie Mitrovicza-India): Martincze 12,38 km, Kuzmin (PH) 17,81 km, Kukujevcze-Erdövég 23,25 km, Tovarnik 41,79 km, Banovci (PH) 48,69 km, Gjeletovze 52,55 km, Slakovoi (PH) 59,06 km, Jankovcze 63,73 km, Mirkovci (PH) 69,44 km, Vinkovce (bereits bestehende Station der Linie Brod-Dalja) 74 km.

Durch die Eröffnung dieser 74 km langen Strecke wird die Relation von Zimony (Semlin) nach Sissek bezw Fiume um etwa 151 km, jene von Zimony nach Essegg, Villany um etwa 89 km abgekürzt, das ist gegenüber der heutigen Entfernung via Szabadka um etwa 20 % geringer.

Eine Verschiebung des Verkehrs findet durch diese Abkürzung der Linie nicht statt, wohl aber ist eine grosse Entwickelung des Verkehrs zunächst von Belgrad und Serbien zu gewärtigen. Jener Export aus Serbien südlich von Nisch, welcher via Vranja (Ristovac) die Linie via Salonichi und westlich Gibraltar einschlug, dürfte nun viel vortheilhafter via Belgrad-Mitrowitz nach Fiume seinen Weg nehmen. Der Verkehr von Belgrad nach der Schweiz wird ausschliesslich via Sissek bedient werden. Die Schifffahrtsverhältnisse der Save werden nur insoweit beeinflusst, als dem Verkehr Mitrowitz-Brod nunmehr auch die Bahnlinie zur Verfügung steht.

Kombinirte Schiffs- und Bahn-Getreidetarife.

Im vergangenen Herbst wurden seitens der Oesterreichischen Staatsbahnen und der Bayerischen Staatsbahnen sämmtliche Getreidetarife und Kartelle mit der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft gekündigt. Erst nachdem die Oesterreichische Regierung die Subventionirung dieser Gesellschaft beabsichtigte sind im Auftrage des Oesterreichischen Handelsministeriums die Verhandlungen seitens der Oesterreichischen Staatsbahnen mit der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft, sowie die kartellmässige Vereinbarung wieder aufgenommen worden. Die Staatsbahnen haben die Quotisirung des Verkehrs mit Umschlag in Wien und Passau festgestellt und den Umschlag in Regensburg unberücksichtigt gelassen. Die Bayerische Staatsbahn hat in gewissen Relationen, in welchen naturgemäss der Umschlag in Wien günstiger in tarifarischer Beziehung wäre, die Differenzen ab Passau für den eventuellen Umschlag in Passau auf sich genommen und dadurch dem Versender die Möglichkeit geboten, auch in Passau zu umschlagen; selbstverständlich finden die Oesterreichischen Staats-

bahnen für den Entgang der Transporte eine Kompensation in der höheren Quote, welche ihnen kartellmässig im Geldausgleich zugewiesen wurde.

Internationaler statistischer Kongress in Wien.

Es hat allgemein befremdet, dass auf diesem Kongresse weder Vertreter der Eisenbahnen erschienen, noch deren statistische Arbeiten zur Sprache kamen. Von den vielen sonst zur Verhandlung gelangten Fragen wäre nur für das Eisenbahnwesen die folgende von Interesse, nämlich die vom Unterstaatssekretär Dr. Georg v. Mayr (Strassburg) besprochene Frage „der zweckmässigen Einrichtung der statistischen Veröffentlichungen". Der Vortragende stellte zunächst als leitenden Grundsatz für den materiellen Inhalt der Veröffentlichungen die Forderung auf, dass dieselben sowohl den Bedürfnissen der nationalen als der internationalen Statistik entsprechen müssen. Für Gemeinden wären regelmässig gedrängte statistische Nachweise zu veröffentlichen; für Verwaltungsbezirke sind dieselben, so weit thunlich, vollständig zu geben, womit der Uebergang auf die Provinzen und den Staat gewonnen wäre.

Unzulässigkeit des Enteignungsverfahrens bezüglich freiwillig überlassener Grundflächen (Rechtsfall).

Ein Bezirksstrassen-Ausschuss suchte deshalb um die nachträgliche Enteignung mehrerer von ihren früheren Eigenthümern für eine Eisenbahn-Zufahrtsstrasse freiwillig überlassenen Grundflächen an, weil ihre bücherliche Abtrennung von ihrer ursprünglichen Stammrealität nach den Grundbuchsgesetzen sonst mit grossen Schwierigkeiten verbunden wäre. Der K. K. Verwaltungs-Gerichtshof wies dieses Ansuchen mit der Entscheidung aus folgendem Beweggrunde ab: Die Enteignung als Zwangsverfügung gegenüber Sachen oder Rechten, die im Privateigenthume stehen, kann nur dann platzgreifen, wenn deren Verwendung aus öffentlichen Rücksichten von ihren Eigenthümern oder Besitzern versagt wird; dies ist aber im gegenwärtigen Falle nicht geschehen, da die in Rede stehenden Grundflächen sogar schon für die Zufahrtsstrassen verwendet wurden. Die Schwierigkeit, dass die betreffenden Stammrealitäten noch bücherlich belastet sind, kann die nachträgliche Enteignung nicht rechtfertigen. (Sammlung Budwinski Nr. 5645).

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die internationale Börsenlage wird durch ein unglaubliches Schwanken beherrscht. Deckungsbedürfniss wechselt mit erneuerter Abgabelust ab, und dabei ist vor allem der Rollenwechsel interessant, der zwischen dem Berliner und dem Wiener Effektenmarkte sich vollzogen hat. Von der Parteien Hass und Gunst werden die Verhältnisse bei der Staatsbahn (282, 50) und insbesondere bei der Südbahn (104, 75) entstellt, bezüglich welcher die unglaublichsten Gerüchte, wie die Verpachtung derselben an den Staat, in Umlauf gesetzt werden; ebensowenig Glauben verdient das sich doch behauptende Gerücht über die Verstaatlichung der Nordbahn (2805). Die übrigen marktgängigen Aktien: Galizische Carl Ludwigbahn (205), Nordwestbahn (200, 25) und Elbethalbahn (212, 25) waren überaus flau. Etwas mehr Leben war angesichts der am 1. Januar 1892 eintretenden Verstaatlichung in den Prioritätsaktien der Prag-Duxer Bahn (132, 25). Dux-Bodenbach (ohne Notiz) wird von den Eignern festgehalten; der Verwaltungsrath hat eine Kundmachung, betreffend die Ausgabe neuer Kuponbogen und die Gewährung einer Nachfrist für die Umwandelung ihrer Prioritäten (bis 15. Oktober d. J.) veröffentlicht.

Aus Russland.

Orenburg-Iletzkaja-Saschtschita: Projekt.

Zur Verbindung Orenburgs mit dem Städtchen Iletzkaja-Saschtschita mittelst einer Eisenbahn hat sich eine Gesellschaft gebildet, welche auch bereits die Kaiserliche Genehmigung erhalten hat. Die Bahn soll höchstens 72 Werst lang werden dürfen und hat in erster Reihe die Aufgabe, die reichen Salzlager in der Umgegend von Iletzkaja-Saschtschita besser und nutzbringender ausnutzen zu können, als dies bisher möglich gewesen ist. In dem publizirten Statute der Gesellschaft, in welchem der § 10 von den Bedingungen über den Betrieb handelt, ist u. a. auch die Bestimmung enthalten, dass zur Zeit der Frühjahrsüberschwemmung der Betrieb auf der Bahn eingestellt wird. Diese Bahn wird also nur während etwa 10 Monaten für den Verkehr nutzbar sein. Die Konzessionsfrist währt 80 Jahre, jedoch hat die Staatsregierung schon nach 18 Jahren das Recht, die Bahn jederzeit anzukaufen.

Maassregeln zum Schutze der Transkaukasischen Bahn, ihrer Beamten und Reisenden.

Die fortwährend sich wiederholenden und in letzter Zeit namentlich häufig aufgetretenen räuberischen Ueberfälle nicht nur der dienstthuenden Beamten, sondern auch der Personenzüge der Transkaukasischen Bahn hat die Russische Regierung veranlasst, strenge Maassregeln zum Schutze der Beamten und des reisenden Publikums zu ergreifen. Zur Erreichung dieses Zweckes ist ein Allerhöchster Befehl erlassen, in welchem es heisst, dass alle diejenigen Personen, welche einen bewaffneten Ueberfall auf die Beamten der Bahn während Ausübung des Dienstes derselben unternehmen oder einen solchen Ueberfall auf die Reisenden ausführen und sofern derselbe einen Todtschlag oder eine tödtliche Verletzung mit Beifügung von Wunden bezw. Verstümmelung zur Folge hat oder von einer Beraubung usw. begleitet gewesen ist, dem Kriegsgericht zu übergeben und standrechtlich abzuurtheilen sind. Die gleiche Maassregel ist auch anzuwenden auf diejenigen Personen, welche in verbrecherischer Absicht die Anlagen der Bahn beschädigt haben. Alle diese Maassregeln sollen so lange in Kraft bestehen bleiben, bis eine vollständige Gefahrlosigkeit im Gebiete der Bahn für den Verkehr wiederhergestellt sein wird.

Die Maassregel ist allerdings scharf, aber nach uns bekannt gewordenen Vorfällen auf jener Bahn zu urtheilen, sehr nothwendig und daher namentlich mit Rücksicht auf die vielen Reisenden, welche zwischen Batum und Baku zu verkehren gezwungen sind, nur dankbar anzuerkennen, dass die Russische Regierung in jenen Gegenden fest vorgeht.

Ausweis der Offiziere zwecks Fahrpreisermässigungen.

Den Offizieren und deren Familien ist schon seit mehreren Jahren in Bezug auf den Fahrpreis eine sehr bedeutende Vergünstigung von der Staatsregierung bewilligt bezw. den Bahnen aufgedrungen worden. Es bestand aber noch die Unbequemlichkeit, dass die Vergünstigung immer nur für eine Bahn ertheilt wurde, also Offiziere, die eine Reise zu machen gezwungen waren, welche sich über mehrere Bahnen erstreckte, für jede Bahn einen besonderen Ausweis haben und sodann für jede Bahn sich ein Billet besorgen mussten. Diese Belästigung ist gegenwärtig aufgehoben worden, so dass nunmehr seitens der Militärverwaltung nur ein Ausweis auszustellen ist, während der reisende Offizier schon an der Ausgangsstation eine direkte Fahrkarte für die ganze Strecke, sofern solche Fahrkarten für diese Strecke überhaupt existiren, erhalten kann.

Bücherschau.

Geschichte des Eisenbahngeleises. Von A. Haarmann. Eine der wichtigsten technischen Fragen des Eisenbahnwesens, diejenige nach der zweckmässigsten Konstruktion und Ausführung des Geleises, ist bis heute noch keineswegs endgültig oder auch nur vorläufig entschieden. Die mannigfaltigen Bestrebungen, welche besonders in den letzten zwanzig Jahren von so vielen Konstrukteuren der Vervollkommnung des Geleises gewidmet worden sind, haben das zur Beurtheilung vorliegende Material ausserordentlich vermehrt, den Ueberblick aber in gleichem Maasse erschwert. Die von dem Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin vor sechs Jahren bewirkte Aussetzung eines Preises für ein Werk, in dem die Entwickelung des Eisenbahnoberbaues in Europa geschichtlich und kritisch behandelt würde, ist bisher ohne den erhofften Erfolg geblieben; es wird nun aber in nächster Zeit ein Werk auf den Büchermarkt gelangen, das dem in der Fachwelt lebhaft empfundenen Bedürfnisse, auf dem immer verworrener gewordenen Gebiete der Geleisekonstruktionen einen zuverlässigen Führer zu besitzen, in ausgiebiger Weise abhelfen will. Dieses im Verlage von Wilh. Engelmann in Leipzig erscheinende Werk, in welchem alles auf Konstruktion und Ausführung des Eisenbahngeleises Bezügliche von den Uranfängen des Geleisebaues bis zur Jetztzeit geschichtlich dargelegt wird, hat zum Verfasser den Generaldirektor des Georgs-Marien Bergwerks- und Hüttenvereins zu Osnabrück, A. Haarmann, — einen Fachmann, der vermöge seiner vieljährigen, eingehenden und erfolgreichen Beschäftigung mit dem in Betracht stehenden Stoffe und seinen allgemein bekannten und bestens gewürdigten Bemühungen um die Verbesserung der Geleisekonstruktion zur Bearbeitung der bedeutenden Aufgabe sicherlich ganz besonders berufen war. Dass in dem neuen Buche eine ausführliche Behandlung der Gegenstände dargeboten wird, mag vorläufig daraus erkannt werden, dass es etwa 850 Druckseiten grossen Formats aufweist und mit fast 1900 Abbildungen ausgestattet ist. Einer nähern Besprechung beabsichtigen wir den Inhalt nach dem Erscheinen des Werkes zu unterziehen. M.

Personalnachrichten.

Dienstjubiläum.

Der Abtheilungsdirigent bei der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover, Geheimer Regierungs- und Oberbaurath Durlach, beging kürzlich den Tag, an welchem er eine fünfzigjährige amtliche Wirksamkeit vollendet. Dem Jubilar ist es vergönnt gewesen, fast die gesammte Entwickelung des Deutschen Eisenbahnwesens mit zu erleben und bei dieser Entwickelung in erfolgreichster Weise thätig mitzuwirken. Herr Durlach ist am 22. März 1819 geboren. Nach Erledigung des Studiums auf der Polytechnischen Schule zu Hannover wurde er zunächst kurze Zeit im Wegebau beschäftigt und trat dann im Jahre 1842 zu der neubegründeten Verwaltung der Hannoverschen Staatsbahn über. Nachdem er etwa 8 Jahre als ausführender Ingenieur bezw. Bauinspektor bei dem Bau der Linien Celle - Uelzen, Löhne - Osnabrück und Göttingen-Dransfeld thätig gewesen war, wurde er bereits im Anfange der fünfziger Jahre in die Eisenbahndirektion berufen, welcher er seitdem ununterbrochen — jetzt als Dirigent der Bauabtheilung und Vertreter des Präsidenten — angehört. Derselbe hat in dieser Stellung einen wesentlichen Einfluss auf die Entwickelung des Hannoverschen Eisenbahnwesens ausgeübt. Insbesondere gilt dies von seiner Thätigkeit in den letzten Jahrzehnten, in welchem ihm die Oberleitung der Eisenbahnvorarbeiten und der grösseren Neubauten des Direktionsbezirks oblag. Die Erweiterungen des Eisenbahnnetzes der Provinz Hannover und der angrenzenden Provinzen, in welche das Direktionsgebiet sich erstreckt, ebenso wie die vielfachen grossen Bahnhofserweiterungsbauten des Bezirks wurden zum Theil von ihm angeregt, zum Theil unter seiner wesentlichsten Mitwirkung bezw. Oberleitung zur Ausführung gebracht. Ueber den Umbau des Bahnhofs zu Hannover wurde von ihm eine grössere Arbeit in der Zeitschrift des Architekten- und Ingenieurvereins veröffentlicht. — Der von allen Fachgenossen wegen seiner hervorragenden fachlichen Begabung und Tüchtigkeit wie wegen seiner allgemein menschlichen Eigenschaften hochgeschätzte Herr hatte die in Aussicht genommene festliche Begehung seines Ehrentages abgelehnt und sich allen ihm zugedachten Ovationen durch eine Reise entzogen.

Seine Majestät der Kaiser hat den hochverdienten Beamten, welcher am 1. November d. J. aus dem Staatsdienste ausscheiden und in den Ruhestand treten wird, durch Verleihung des Rothen Adlerordens II. Klasse mit Eichenlaub ausgezeichnet.

Preussische Staatseisenbahnen.

Verliehen ist: dem Regierungs- und Baurath Theune in Magdeburg die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion daselbst, dem Regierungsassessor Schaff, bisher in den Eisenbahnabtheilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamt (Direktionsbezirk Altona) in Berlin, den Eisenbahn-Bauinspektoren Leissner in Berlin die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamt (Stadt- und Ringbahn) in Berlin, Meinhardt in Berlin die Stelle des Vorstandes des maschinentechnischen Büreaus der Eisenbahndirektion in Berlin.

Versetzt sind: die Regierungsräthe: Krech, bisher in Görlitz, nach Berlin behufs Wahrnehmung der Geschäfte eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion in Berlin, Martini, bisher in den Eisenbahnabtheilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, nach Altona behufs Wahrnehmung der Geschäfte eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion daselbst, der Baurath Steigertahl, bisher in Braunschweig, als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt (Stettin-Stralsund) in Stettin, die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren: von Boguslawski, bisher in Stettin, als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt in Braunschweig, Mohr, bisher in Warburg, als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt in Hamburg.

Ernannt sind: die Regierungs-Baumeister Dane in Magdeburg zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor unter Verleihung der Stelle eines solchen im Bezirk der Eisenbahndirektion daselbst, Gutzeit in Stettin zum Eisenbahn-Bauinspektor unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamt (Stettin-Stralsund) in Stettin.

Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Senator Mann, Chef der Gross-Getreidehandlung, Oelsaaten- und Rhedereifirma Johann Siegmund Mann, und Vorsitzender des Aufsichtsraths der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft, ist im 52. Lebensjahre zu Lübeck gestorben.

England.

Charles Fairholme, Fregattenkapitän der Königlich Englischen Marine, langjähriger Direktor der Heberlein-Bremsgesellschaft, ist am 11. d. Mts. in London gestorben.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Stationen Hedwigsburg und Wendessen. Vom 1. November d. J. ab findet im Verkehr von und nach den bisher nur dem Personen-, Gepäck-, Eilstückgut- und Frachtstückgut-Verkehr, sowie der Abfertigung von Kleinvieh in Einzelsendungen dienenden Stationen Hedwigsburg und Wendessen auch Abfertigung von Gütern in Wagenladungen, sowie von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Wagenladungen statt.

Magdeburg, den 10. Oktober 1891. (2086)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlenverkehr nach Südbayern. Mit Gültigkeit vom 20. Oktober d. J. wird die Grubenstation Göttelborn in den Ausnahmetarif Nr. 11 vom 15. November 1888 für den vorbenannten Verkehr aufgenommen. Dieselbe ist auf Seite 5 des Nachtrags II zum betreffenden Tarife mit 325 km bis Schnelldorf Grenze, 361 bis Nördlingen Grenze und mit 344 km bis Neuulm Grenze nachzutragen. Die Frachtsätze von Göttelborn nach Lindau und Oberreitnau sind durch Anstoss von 0,03 ℳ für 100 kg an die Frachtsätze für Neunkirchen zu bilden.

Köln, den 14. Oktober 1891. (2087)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Südwestdeutscher Verkehr. Heft 2, Verkehr mit der Reichsbahn. Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Göttelborn in den bezeichneten Verkehr aufgenommen.

Köln, den 14. Oktober 1891. (2088)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Saarkohlenverkehr nach Nordbayern. Mit Gültigkeit vom 20. Oktober d. J. wird die Grubenstation Göttelborn in den Ausnahmetarif Nr. 10 vom 10. September 1884 für den vorbezeichneten Verkehr aufgenommen und ist dieselbe auf Seite 4 des Nachtrags VI zum genannten Tarife mit 219 km bis Aschaffenburg, 325 bis Schnelldorf Grenze und mit 361 km bis Nördlingen Grenze nachzutragen.

Köln, den 13. Oktober 1891. (2089)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Auf Seite 50 des auch für den Verkehr zwischen Basel Badischer Bahnhof einerseits und Schweizerischen Stationen anderseits gültigen Transportreglements der Schweizerischen Eisenbahnen vom 1. August 1891 ist die im letzten Absatz von Ziffer 16 des § 84 aufgeführte Ziffer „22“ (Frachtberechnung für Petroleumäther und dergl. betreffend) gestrichen worden.

Karlsruhe, den 10. Oktober 1891. (2090)
Generaldirektion.

Ausnahmetarif für Eisenerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet, sowie für Ruhrkoks zum Hochofenbetrieb vom 15. September 1891. Am 15. d. Mts. erscheint zum vorbezeichneten Tarife der Nachtrag I, welcher Koksfrachtsätze von Station Hattingen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld und vom Tage der Eröffnung der Neubaustrecke Weilburg-Weilmünster ab gültige Eisenerzfrachtsätze von den Stationen Freienfels, Essershausen und Weilmünster des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt am Main enthält.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Köln, den 12. Oktober 1891. (2091)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Am 1. November 1891 gelangt für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Bromberg** (einschliesslich der **Berliner Bahnhöfe** und **Ringbahnstationen**), der **Marienburg-Mlawka**er **Eisenbahn** und **Ostpreussischen Südbahn** einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Breslau** und der **Breslau - Warschauer Eisenbahn** andererseits ein neuer Gütertarif II zur Einführung.

Derselbe enthält die besonderen Bestimmungen, Kilometerentfernungen und Ausnahmetarife nicht nur im bisherigen Umfange, sondern auch für den Verkehr zwischen sämmtlichen Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau und der Breslau-Warschauer Eisenbahn andererseits.

Die Entfernungen und Frachtsätze für die bereits aufgenommenen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg: Cammin i. Pm., Cantreck, Görke-Reckow, Gollnow, Gollnowshagen, Gr.-Christinenberg, Hagen i. Pm., Parlowkrug, Rackitt i. Pm., Wietstock i. Pm. und Wollin kommen erst mit dem Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Gollnow-Wollin/Cammin i. Pm. zur Anwendung.

Soweit durch den neuen Tarif Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Tarifsätze bis zum 15. Dezember d. J. in Kraft.

Mit dem Einführungstage des neuen Tarifes werden aufgehoben:

1. der bisherige Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Breslau vom 1. April 1889 nebst Nachträgen und Anhang vom 15. Juli 1887, mit Ausnahme der Bestimmungen, Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit Sosnowice W. W. E.,
2. der Berlin-Ostdeutsche Gütertarif vom 1. Januar 1889 nebst Nachträgen insoweit, als derselbe Bestimmungen und Frachtsätze für diejenigen Stationsverbindungen enthält, welche in dem neuen Tarif berücksichtigt sind.

Der neue Gütertarif Bromberg-Breslau ist durch Vermittelung der Fahrkarten-Ausgabestellen unseres Bezirks zum Preise von 4,50 ℳ käuflich zu beziehen.

Bromberg, den 30. September 1891. (2092)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Lokalgüterverkehr. Zu den in unserer Bekanntmachung vom 22. April 1887, betreffend Frachtermässigung für den Transport von Eisenerzen nach Zwickau genannten Stationen tritt die Station Weipert.

Dresden, am 12. Oktober 1891. (2093)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Der nach dem Gebührentarif für die bahnseitige Be- und Entladung von Wagenladungsgütern am Breslauer Oderhafen (siehe Seite 15 des diesseitigen Gütertarifs für den Binnenverkehr) zur Erhebung kommende 20 prozentige Gebührenzuschlag für die zur Nachtzeit stattfindende bahnseitige Verladung von Wagenladungsgütern vom und zum Schiff wird vom 15. Oktober d. J. ab nicht mehr erhoben.

Breslau, den 13. Oktober 1891. (2094)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Oesterreich-Ungarischer Verband. Am 15. Oktober 1891 erscheint zum Ostdeutsch-Oesterr.-Ungarischen Verbandstarife Theil II Heft 2 (Ausnahmetarif für Getreide etc.) der Nachtrag VIII, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. Oktober 1886 nebst den dazu gehörigen Nachträgen I—VII ausser Kraft gesetzt wird.

Gleichzeitig gelangt mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1891 ein neuer Getreideausnahmetarif und ein Anhang hierzu zur Einführung, welch letzterer für Getreide nach entfernter gelegenen Deutschen Stationen besonders ermässigte Frachtsätze enthält.

Die durch den neuen Tarif gebotenen Ermässigungen beruhen auf Aenderung der Antheile der Oesterr.-Ungarischen Bahnen, während die in dem Anhange enthaltenen Ermässigungen auf die am 1. September d. J. erfolgte Einführung des ermässigten Getreideausnahmetarifs auf den Preussischen Staatsbahnen zurückzuführen sind.

Soweit durch den vorliegenden Tarif Erhöhungen bezw. Verkehrsbeschränkungen eintreten, gelten dieselben erst vom 1. Dezember d. J. ab.

Der neue Getreidetarif nebst Anhang kann bei den bekannten Dienststellen zum Preise von 2 ℳ bezogen werden.

Breslau, den 13. Oktober 1891. (2095)
Königliche Eisenbahndirektion,
für die Deutschen Verbandsverwaltungen.

Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Am 20. Oktober d. J. treten für die Beförderung von Grubendünger bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief folgende Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

Von Dresden-Neustadt (Leipzg. u. Schles. Bhf.) nach	Frachtsätze für 100 kg in Mark
Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin	
Ortrand	0,20
Ruhland	0,22
Schönfeld b. Grossenhain	0,17
Senftenberg	0,24

Dresden, am 13. Oktober 1891. (2096)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbandsgütertarif. Am 15. November d. J. tritt der Nachtrag XVI zu Heft 1 des Verbandsgütertarifs mit neuen und abgeänderten Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 5a und b (Getreide, Kleie) und 6a und b (Holz) in Kraft. Der Nachtrag ist durch die Verbandsstationen zu erhalten.

Dresden, am 13. Oktober 1891. (2097)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Am 1. November d. J. treten anderweite Hefte 2, 3 und 5 zum Verbandsgütertarife in Kraft. Durch diese werden neue Frachtsätze für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten, Mahlprodukten, Malz und Kleie, sowie für gebrauchte, leer zurückgehende Säcke eingeführt.

Die neuen Frachtsätze sind vorwiegend niedriger, als die bestehenden, und nur vereinzelt treten geringfügige Erhöhungen ein.

Ferner sind verschiedene Stationen wegen Mangel an Verkehr in die Tarifhefte nicht wieder aufgenommen worden.

Die älteren Frachtsätze bleiben indess bis 15. Dezember d. J. bestehen; auch die eintretenden Erhöhungen gelten erst von diesem Tage an.

Gleichzeitig mit diesen Tarifheften tritt je ein Anhang zu denselben in Kraft, welcher widerruflich gültige ermässigte Frachtsätze für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Mühlenfabrikaten und Kleie enthält.

Die bezeichneten Drucksachen können von den betheiligten Güterexpeditionen, sowie von den Verbandsverwaltungen bezogen werden.

Dresden, am 15. Oktober 1891. (2098)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Theil III. Die im Nachtrage XI vom 1. September 1891 zum Verbandstarif Theil III mit *) bezeichneten Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 4b für frisches Obst gelangen am 15. d. Mts. zur Einführung.

Breslau, den 13. Oktober 1891. (2099)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandverwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterr. Verband. Theil II — Heft 2. Am 1. November 1891 gelangt der Nachtrag XVII mit folgendem Inhalte zur Einführung: 1. Neue Frachtsätze des Klassentarifs für Gross- und Schönpriesen-Berlin. 2. Neue Frachtsätze des Spezialtarifs III. 3. Ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 1 A für Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate. 4. Aufnahme mehrerer Stationen in den Ausnahmetarif Nr. 2 für Holz. 5. Aufnahme der Stationen Gross-Opatowitz und Kornitz in den Ausnahmetarif Nr. 11 F. Thon. 6. Ermässigte und neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 16 Glassand. 7. Aenderung der Bestimmung über die Anwendung des Ausnahmetarifs Nr. 47 Eisenerze etc. 8. Aenderung von Frachtsätzen des Nachtrags XVI. Die neue Bestimmung zu Punkt 7 tritt am 15. Dezember 1891 in Kraft.

Der Nachtrag XVII kann von den Endverwaltungen kostenfrei bezogen werden.

Breslau, den 15. Oktober 1891. (2100)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandverwaltungen.

Galizisch-Norddeutscher Getreideverkehr. Mit dem 1. November d. J. treten zu den Tarifheften 1 und 2 je der fünfte Nachtrag und zum Tarifheft 3 der vierte Nachtrag in Kraft. Die Nachträge enthalten u. a. anderweite, zum grössten Theil ermässigte Frachtsätze für Getreide etc. und Kleie, Einbeziehung von Stationen sowie Tarifänderungen.

Abzüge der Nachträge sind auf den Verbandstationen kostenfrei zu haben.

Breslau, den 15. Oktober 1891. (2101)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandverwaltungen.

Staatsbahnverkehr Hannover-Magdeburg. Die durch Nachtrag 1 zum Gütertarife für den vorbezeichneten Verkehr eingeführten Entfernungen bezw. Frachtsätze für Brake-Schildesche gelangen mit dem 30. November d. J. zur Aufhebung. Vom 1. Dezember cr. ab finden für den Verkehr mit Brake-Schildesche die vor dem 1. Oktober cr. bestandenen höheren Frachtsätze wieder Anwendung. (2102)

Magdeburg, den 14. Oktober 1891.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Am 1. November d. J. tritt der Nachtrag III zum Tarifheft 1 für den obgenannten Güterverkehr in Kraft.

Derselbe enthält Ergänzungen des Kilometerzeigers, der Ausnahmetarife und der Tarife und Bestimmungen für den Verkehr mit den Bayerischen Vizinal- und Lokalbahnstationen.

Abzüge des Nachtrages sind bei den betheiligten Dienststellen zu erlangen.

Dresden, am 8. Oktober 1891. (2103)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

K. K. priv. Lokalbahn Caslau-Zawratetz-Tremosnitz, Caslau-Mocowitz. Ermässigung von Frachtsätzen. Vom 1. November 1891 angefangen, bis zur Durchführung im Tarifwege werden die für die Strecken Caslau trs.-Zleb und Caslau trs.-Wrdy-Bucic in die direkten Kohlentarife eingerechneten Frachtantheile von 9 kr. pro 100 kg im

Kartirungswege auf 7,5 kr. pro 100 kg ermässigt.

Wien, am 10. Oktober 1891. (2104)

Die Direktion
der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn, als betriebführende Verwaltung der K. K. priv. Lokalbahn Caslau - Zawratetz-Tremosnitz, Caslau-Mocowitz.

K. K. priv. Lokalbahn Caslau-Zawratetz - Tremosnitz, Caslau - Mocowitz. Herabsetzung der Frachtantheile der Oesterr. Lokaleisenbahn - Gesellschaft für Zuckertransporte auf der Lokalbahn Caslau-Zawratetz-Tremosnitz, Caslau-Mocowitz.

Vom 1. November l. J. angefangen, bis zur Durchführung im Tarifwege werden in den nachbenannten Ausnahmetarifen für Zucker bei Aufgabe von resp. Frachtzahlung für 5000 und 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, die für die Lokalbahnstrecke Caslau - Zleb und Caslau - Wrdy - Bucic eingerechneten Frachtantheile per 9 kr. pro 100 kg auf 7,5 kr. pro 100 kg ermässigt.

1. Ausnahmetarif für Zucker im Verkehre zwischen Südbahnstationen und Böhmen, gültig vom 15. Juni 1889.
2. Ausnahmetarif für Zucker im Süd-Nordösterr.-Ung. Eisenbahnverband, gültig vom 25. August 1887.
3. Ausnahmetarif XI für Zucker im Verkehre mit Görz, Monfalcone und Sagrado, gültig vom 1. Januar 1890.
4. Ausnahmetarif X für Zucker im Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband, gültig vom 15. November 1887.

Im Oesterr.-Ung.-Italienischen Güterverkehr, Anhang zum Tarif vom 10. Oktober 1887, beträgt die Kürzung der bezüglichen Antheile bei dem Ausnahmetarif für Roh- und Sandzucker 30 Cts. pro Tonne.

Wien, am 10. Oktober 1891. (2105)

Die Direktion
der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn, als betriebführende Verwaltung der K. K. priv. Lokalbahn Caslau - Zawratetz-Tremosnitz, Caslau-Mocowitz.

Kombinirter Schiffs- und Bahnverkehr. Am 1. November 1891 tritt ein Ausnahmetarif Nr. III für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlprodukten aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz, sowie von Oelsaaten bei Aufgabe in ganzen Schleppladungen, beziehungsweise in sackirten Theilsendungen von mindestens 10000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Frachtbrief von Stationen der Ersten K. K. priv. Donaudampfschifffahrts-Gesellschaft nach Lindau, Stadt- und Rangirbahnhof, Stationen der K. Bayer. Staatseisenbahnen und der K. K. Oesterr. Staatsbahnen, sowie Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Vorarlberg) mit Umschlag in Wien oder in Passau, in Wirksamkeit.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu beziehen.

Wien, am 14. Oktober 1891. (2106)

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen,
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Zucker aller Art treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende 1892 in Kraft:

Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Bosic	119 ℳ
Jensovic	60 „
Kaurim	121 „
Kralup	60 „
Luzec	69 „
Planan	114 „
Svojsic	120 „
Weltrus	60 „
Welwarn	65 „
Zasmuk	125 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Bosic	113 ℳ
Jensovic	50 „
Kaurim	115 „
Kralup	50 „
Libsic	63 „
Luzec	59 „
Planan	108 „
Svojsic	114 „
Weltrus	50 „
Welwarn	58 „
Zasmuk	119 „
Nach Aussig-Landungsplatz	
von Bosic	119 ℳ
Jensovic	50 „
Kaurim	121 „
Kralup	50 „
Lipsic	63 „
Luzec	59 „
Planan	114 „
Svojsic	120 „
Weltrus	50 „
Welwarn	58 „
Zasmuk	125 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ℳ Schleppbahngebühr pro 100 kg. Im Verkehr mit Dresden-Elbkai erhöhen sich die Frachtsätze für Laube um 36 ℳ pro 100 kg, im Verkehr mit Riesa-Elbkai um 60 ℳ pro 100 kg.

Wien, am 13. Oktober 1891. (2107)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Sächsischer Verband. — Magdeburg-Sächsischer Verband. — Norddeutsch-Sächsischer Verband. — Stettin - Schlesisch/Märkisch - Sächsischer Verband. — Rheinisch - Westfälisch-Sächsischer Verband. — Sächsisch-Thüringischer Verband. — Breslau-Sächsischer Verband. Einführung von Getreidefrachtsätzen für Station Reichenberg der S. N. D. V. B. Der im September 1891 auf den Preussischen und Sächsischen Staatsbahnen eingeführte allgemeine Ausnahmetarif für Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate (einschliesslich Kleie) findet in den rubrizirten Verbänden auch im Verkehr mit der Station Reichenberg der K. K. priv Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn Anwendung.

Wien, am 8. Oktober 1891. (2108)

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

K. K. priv. Galizische Carl Ludwigbahn. Direkter Personen- und Gepäcksverkehr von Suczawa, Brody und Podwoloczyska nach Newyork. Einführung eines neuen Tarifes. Mit Gültigkeit vom 1. November a. c. tritt ein neuer Tarif für die direkte Beförderung von Personen und deren Reisegepäck von Suczawa, Brody und Podwoloczyska nach Newyork über Bremen, Hamburg bezw. Stettin in Kraft. Durch denselben wird der gleichnamige Tarif für den Verkehr von Brody und Podwoloczyska nach Newyork vom 15. Mai 1889 aufgehoben.

Exemplare des neuen Tarifes sind in den Stationen Suczawa, Brody und Podwoloczyska und bei den betheiligten Eisenbahn- und Schifffahrtsverwaltungen zum Preise von 20 kr. Oe. W. bezw. 35 ℳ zu beziehen.

Wien, am 8. Oktober 1891. (2109)

Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

3. Verdingungen.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 42 Radsätzen aus Martinstahl soll vergeben werden. Angebote, mit bezüglicher Aufschrift versehen, sind bis zum 21. Oktober d. J., Vormittags 10 Uhr dahier einzureichen, die Bedingungen nebst Zeichnungen können gegen frankirte Einsendung von 60 ℳ pro Exemplar durch unser Sekretariat bezogen werden.

Giessen, den 10. Oktober 1891. (2110)

Grossherzogliche Direktion.

Verdingung der Ausführung der Erd- und Böschungsarbeiten, der Brücken und Durchlässe und der Wegebefestigungsarbeiten einschliesslich theilweiser Lieferung der Materialien (47130 cbm Bodenbewegung, 32000 qm Böschungsflächen, 260 cbm Bruchsteinmauerwerk, 16 cbm Ziegelsteinmauerwerk, 25 cbm Fettkalk, 7400 qm Chaussirung und 3500 qm Bekiesung von Wegen) zur Herstellung des Planums etc. der Eisenbahn von Barnten nach Escherde von Station —0,70 bis Station 42,75.

Termin: Montag, den 9. November 1891, Vormittags 11 Uhr, im Amtszimmer des Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektors Fuhrberg in Hannover, Am Bahnhofe 23, Zimmer 30, III. Etage.

Zeichnungen, Bedingungen usw. können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen kostenfreie Einsendung von 2 ℳ von dort bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Hannover, den 14. Oktober 1891. (2111)

Königliche Eisenbahndirektion.

Wir suchen eine noch in gutem Zustande befindliche

Locomotive

für Normalspur mit höchstens 2000 mm Achsenstand und erbitten Offerten mit näheren Angaben.

Heidelberg, im Oktober 1891.

Portland-Cementwerk Heidelberg, vorm. Schifferdecker & Söhne.

Gesicherte Lebensstellung.

Für ein berühmtes Seebad mit vielen maschinellen Anlagen, Dampfbahn, (Neuanl. elektr. Beleuchtung etc.) wird ein akad. geb. thatkräftiger und umsichtiger **technischer Director** bei gutem Gehalt, Tantième und Pensionsberechtigung gesucht. Kapitalistische Betheiligung ermöglicht, jedoch keineswegs Bedingung. Bevorzugt Eisenbahn-Ingenieur, Regierungsbaumeister oder gleich qualifiz. Herren. Bewerber mit I. Referenzen sind gebeten, ihre Gesuche unter Beifügung von Zeugnissabschriften, Befähigungsnachweisen, des Lebenslaufes und einer neueren Photographie umgehend einzureichen sub Chiffre „Vertrauensstellung“ durch **Haasenstein & Vogler A.-G., Hamburg.**

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 82. **Zeitung des Vereins** 1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 8 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk.
Für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk.
Abonnements franko an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW.) hierher einzusenden.
Sämmtliche officielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 8 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 21. Oktober 1891.

Inhalt:

Das neue internationale Eisenbahn-Frachtrecht.
IV. Ausflüsse der gesetzlichen Transportgemeinschaft.
Die Zahnradbahnen.
Vereins-Mittheilungen:
Neue Vereinsbahnstrecken.
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Reichs-Eisenbahnen: Chef der Verwaltung.
Verspätungen im August d. J.
Neues Bremssystem.
Eisenbahnfachwissenschaftliche Vorlesungen.
Eröffnung neuer Bahnstrecken.
Eröffnungen und Erweiterungen d. Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Berliner Vorortverkehr.
Ausnahmetarif für Getreide und Mühlenfabrikate.
Dortmund-Gronau-Enscheder E.
Ronsdorf-Müngstener Eisenb.
Telegrammadresse für das Kgl. Betriebsamt Breslau-Halbstadt.
Beseitigung von Fremdwörtern.
Strassenb.-Berufsgenossenschaft.
Aus Russland:
Verwendung von Schwellen auf Bahnen mit starkem bezw. schwachem Verkehr.
Rjäsan-Kasan: Bau.
Verschmelzung von Eisenbahnen.
Naphtaausfuhr Russlands.
Verkehrsverbesserungen u. Einheitszeit.
Verein für Eisenbahnkunde in Berlin. (Versamml. 13/10. 91.)
Bücherschau:
Stühlen's Ingenieurkalender für Maschinen- und Hüttentechniker für 1892.
Personalnachrichten:
Schweiz.
Beiblatt: Die Ausnutzung der 3/3 gekuppelten normalen Güterzug-Lokomotive der Preussischen Staatsbahnen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Güterverkehr.
2. Personen- und Gepäckverkehr.
3. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Das neue internationale Eisenbahn-Frachtrecht.

IV. Ausflüsse der gesetzlichen Transportgemeinschaft.

(Fortsetzung aus Nr. 81.)

Man darf sich die durch das Uebereinkommen geschaffene gesetzliche Transportgemeinschaft der ihm angehörigen Eisenbahnverwaltungen nicht als eine Erwerbsgesellschaft vorstellen. Es kann namentlich keine Rede davon sein, dass diese Bahnen etwa kraft jenes Staatsvertrages zur Herstellung direkter Tarife oder sonstiger gemeinsamer Verkehrseinrichtungen verpflichtet wären.[1]) Das Band, welches sie kraft Gesetzes vereinigt, besteht lediglich darin, dass sie, auf Grund der im ganzen Gebiete des Uebereinkommens für den internationalen Transport vorgesehenen gemeinsamen Normen, den seitens des Absenders durch Aufgabe des Gutes mit durchgehendem Frachtbrief begehrten Transport nach dem Auslande so auszuführen haben, als ob die Beförderung durch eine und dieselbe Verwaltung vorgenommen würde.

Der diesem Gedanken entfliessenden Gesammthaftung aller am Transporte betheiligten Bahnen für dessen Ausführung, wie sie Art. 27 vorschreibt, ist bereits gedacht worden.[2]) Eine weitere Konsequenz des gleichen Prinzipes ist die Vorschrift des § 6 Abs. 2 der Ausführungsbestimmungen, welcher zufolge beim Uebergange der Sendung aus dem Bereiche einer Eisenbahnverwaltung in den Bereich einer anderen anschliessenden Verwaltung die Transportfristen aus der Gesammtentfernung zwischen der Aufgabe- und der Bestimmungsstation zu berechnen sind, während die Expeditionsfristen ohne Rücksicht auf die Zahl der durch den Transport berührten Verwaltungsgebiete nur einmal zur Berechnung kommen. Es liegt auf der Hand, dass die so zu berechnenden Lieferfristen, für welche nicht allzu reichliche Maxima vorgesehen sind, nur eingehalten werden können, wenn die dem Uebereinkommen angehörigen Verwaltungen sich wegen des Ueberganges ihrer Wagen ohne Umladung des Gutes verständigen.

Die durch die Einheitlichkeit des Transportes auf direkten Frachtbrief bewirkte Gemeinschaft hat zur weiteren unvermeidlichen Folge, dass die Gesammtfracht, welche sich im übrigen aus den — durch das Uebereinkommen nicht berührten — Sätzen der betreffenden Tarife berechnet, je nachdem das Gut franko oder in Fracht versendet wird (Art. 12) von der ersten oder von der letzten Bahn zu erheben und dass davon jeder der am Transporte betheiligten Verwaltungen ihr Antheil herauszuzahlen ist (Art. 23 Abs. 1 und 2), — dass ferner die Empfangsbahn ausser der Fracht und den Nebengebühren auch die Zollgelder und andere zum Zwecke der Ausführung des Transportes gehabte Auslagen, sowie die auf dem Gute haftenden Nachnahmen und sonstigen Beträge unter eigener Verantwortung auch für Rechnung der vorhergehenden Eisenbahnen und sonstiger Berechtigter einzuziehen hat (Art. 20).

Es würde dem Zwecke der Transportgemeinschaft des internationalen Uebereinkommens, welcher vor allem auf einheitliche ununterbrochene Beförderung des Gutes gerichtet ist, wenig entsprechen, wenn jede Bahn bei Uebergabe eines in Fracht reisenden direkten Transportes von der folgenden Verwaltung die sofortige Berichtigung der abverdienten Fracht

[1]) Eine indirekte Veranlassung zu weiterer spontaner Förderung der internationalen Verkehrsbeziehungen durch die Eisenbahnen selbst ist allerdings durch das Uebereinkommen nach den verschiedensten Richtungen gegeben.

[2]) Von dem sich hieran knüpfenden Rückgriffsrechte wird weiter unten die Rede sein.

verlangen wollte, — oder wenn bei Frankosendungen die folgende Bahn die Uebernahme des Gutes von der sofortigen Herauszahlung des sie treffenden Frachtbetrages abhängig machte. Der Natur der unter den Bahnen geschaffenen engen Beziehungen gemäss ist vielmehr zur Ausgleichung derartiger gegenseitiger Ansprüche der am Uebereinkommen betheiligten Verwaltungen im Art. 23 Abs. 3 das Kontokorrent-Verhältniss vorgesehen, d. h. eine wechselseitige Kreditgewährung derart, dass die Forderungs- und Schuldbeträge erst bei der Abrechnung geltend gemacht werden können. Wenn der Art. 23 hiernach bestimmt, dass die Uebergabe des Gutes von einer Eisenbahn an die nächstfolgende für die erstere das Recht begründet, die letztere sofort mit dem Betrage der Fracht und der sonstigen Forderungen, welche sich aus dem Frachtbrief ergeben, vorbehaltlich endgültiger Abrechnung zu belasten, so hat er allerdings zunächst unfrankirte Sendungen im Auge. Allein sobald einmal unter den Bahnen das Kontokorrent-Verhältniss besteht, ist es mit der Absicht des Uebereinkommens nicht wohl vereinbar, Frankosendungen von der gegenseitigen Kreditgewährung bis zu erfolgter Abrechnung, also von der laufenden Rechnung auszuschliessen. Alles weitere, namentlich das Verfahren und der Termin der Abrechnung, ist der Verständigung der Eisenbahnen, event. der Entscheidung des Richters überlassen. Es wird indess zu letzterer nicht leicht geschritten werden müssen. Denn die Erleichterung und Förderung der finanziellen Beziehungen unter den Bahnen ist eine Hauptaufgabe des von der Schweiz zu organisirenden Centralamtes (Art. 57 Ziff. 5). Dasselbe soll insbesondere — nach Art. III des seine Errichtung betreffenden Reglements — auf Verlangen jeder Eisenbahnverwaltung bei Regulirung der aus dem internationalen Transporte herrührenden Forderungen als Vermittler dienen. Ebendaselbst ist ein vom Centralamte einzuleitendes und durchzuführendes förmliches Mahnverfahren für derartige unbezahlt gebliebene Forderungen vorgesehen, welches im Falle seiner Fruchtlosigkeit darin gipfelt, dass dem Staate, welchem die säumige Bahn angehört, nur die Wahl bleibt, sie aus der Liste der dem Uebereinkommen unterworfenen Bahnen zu streichen oder für ihre Zahlungsfähigkeit, so weit es sich um aus dem internationalen Transporte herrührende Forderungen handelt, ohne weiteres die Garantie zu übernehmen. Ohne Zweifel wird übrigens schon bei der ursprünglichen Aufstellung der Liste für die Ausscheidung solcher Bahnen Sorge getragen werden, welche sich nach ihrer Finanzlage zur Theilnahme an der Transportgemeinschaft des internationalen Verkehres nicht eignen, wie dies auch — und zwar selbst ohne die erwähnte Veranlassung — gemäss Art. 58 noch nachträglich geschehen kann und wird.

Die dem Uebereinkommen angehörigen Bahnen können also in dieser Hinsicht ruhig sein.

Aber auch nach einer anderen Richtung ist der Thatsache, dass sie genöthigt sind, fremden Bahnen Kredit und, wie oben gezeigt, wohl auch den Uebergang ihrer Betriebsmittel zu gewähren, billige Rechnung getragen. Nach Art. 23, Abs. 4 und 5 soll nämlich der Gerichtszugriff auf derartige Forderungen und Betriebsmittel nebst den darin befindlichen bahnseitigen Mobilien im Auslande nur zulässig sein auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates, welchem die forderungsberechtigte Eisenbahn bezw. die Eigenthümerin des betreffenden Materiales angehört. Es darf daran erinnert werden, dass sowohl in Deutschland als in Oesterreich-Ungarn aktive Fahrbetriebsmittel der Eisenbahnen der Pfändung und dem Arreste überhaupt nicht unterworfen sind: eine Bestimmung, welche nach obigem für die Betriebsmittel dieser Länder auch im Auslande, soweit es dem internationalen Uebereinkommen angehört, respektirt werden muss.

Wenn endlich, wie bereits erwähnt, die Bahnen kraft der ihnen auferlegten Transportgemeinschaft für Ausführung der direkten internationalen Transporte sammtverbindlich haften, so versteht sich dies vorbehaltlich ihres Rückgriffes unter einander (Art. 27). Da es sich um die Geltendmachung des Rückgriffes im Auslande handelt, so erschien es als ein unabweisliches Gebot der Billigkeit, dieses Recht materiell und formell zu sichern.

In ersterer Hinsicht ist das Rückgriffsrecht durch Art. 47 und 48 des Berner Uebereinkommens nach natürlichen Gesichtspunkten der Gerechtigkeit in ganz ähnlicher Weise geregelt, wie dies im Vereinsübereinkommen durch freiwillige Vereinbarung unter den Eisenbahnen geschehen ist. Hiernach ist in erster Linie das Verschulden und eventuell das Verhältniss des Antheils an der reinen Fracht für die Regresspflicht maassgebend. Bei Zahlungsunfähigkeit einer der Bahnen soll der daraus entstehende Verlust gleichfalls nach letzterem Maassstabe vertheilt werden. Für die Repartition der Lieferfrist auf die transportirenden Verwaltungen sind im § 10 der Ausführungsbestimmungen eventuelle, gleichfalls dem Vereinsübereinkommen nachgebildete Normen gegeben.

Das Rückgriffs-Verfahren unter den Bahnen ist — in Ermangelung anderweiter Vereinbarungen derselben (Art. 54), namentlich mittelst Ernennung eines Schiedsgerichtes, wozu auch das Centralamt gemäss Art. 57 Abs. 3 berufen werden kann — durch wenige höchst einfache Bestimmungen (Art. 49 bis 53) geordnet, welche möglichste Abkürzung bezwecken. Hiernach soll die im Hauptprozess dem Publikum gegenüber ergangene Entscheidung hinsichtlich der Verbindlichkeit zum Schadensersatz und bezüglich dessen Höhe auch für den Rückgriff maassgebend sein, sofern nur den in Anspruch zu nehmenden Bahnen der Streit gehörig verkündet worden ist. Die Verbindung des Rückgriffsverfahrens mit dem Hauptprozess, welches diesen ins Endlose hinausziehen würde (sogen. Garantieklage), ist ausdrücklich untersagt. Alle im Rückgriffswege zu belangenden Bahnen müssen in einer und derselben Klage in Anspruch genommen und diese im gleichen Verfahren entschieden werden. Zuständig ist der Richter des Wohnsitzes der im Rückgriff zu belangenden Bahn, bei mehreren Bahnen steht dem Kläger die Wahl zu. Im übrigen richtet sich das Verfahren nach den Gesetzen des Prozessrichters. — Wichtig ist, auch für den Rückgriff, die Bestimmung des Art. 56, welchem zufolge die auf Grund der Bestimmungen des Uebereinkommens ergangenen Urtheile auch in den übrigen Vertragsstaaten vollzogen werden müssen, ohne dass eine materielle Prüfung des Inhalts zulässig wäre.

Der Vollzug des Berner Uebereinkommens wird — daran ist nicht zu zweifeln — manche Unebenheit ergeben, welche erst an der Hand der Erfahrung ausgeglichen werden kann. Eines der gewichtigsten Bedenken war von jeher die Regelung des Verhältnisses von Eisenbahnverwaltungen, welche durch die Erfüllung der ihnen auferlegten Pflichten zu einer nicht freiwillig eingegangenen, aber ihrem Interesse wie dem öffentlichen Wohle gleichmässig dienenden Gemeinschaft verbunden sind. Dass das Uebereinkommen diesen Bedenken, soweit es in seiner Macht lag, Rechnung getragen hat, ergibt sich wohl aus obiger Darstellung. Ein gutes Stück Arbeit freilich, vielleicht das schwierigste, aber auch das dankenswertheste, hat der Einsicht, dem Eifer und der Pflichttreue der Eisenbahnverwaltungen selbst überlassen werden müssen, auf welche der Gesetzgeber, nachdem sie bereits so anerkennenswerthes aus eigener Initiative geleistet, beim Vollzuge des grossen Fortschrittes, welchen das internationale Uebereinkommen bedeutet, sein volles Vertrauen gesetzt hat. G . . . . . r.

Die Zahnradbahnen.*)

Die grossen Thäler haben durch die Regelmässigkeit ihres Verlaufs, durch die Sanftheit ihres Abstiegs, durch das Vorhandensein bedeutender Wasserläufe mit zahlreichen Zuflüssen, durch die Fruchtbarkeit des Bodens und durch andere ähnliche Ursachen stets den Handelsverkehr der durchquerten Gebiete in ihrer Richtung zusammengezogen. Diese Ordnung der Dinge, natürlich und unvermeidlich, als noch die Schifffahrt oder das Flössen das einzige zur Verfügung stehende kräftige Beförderungsmittel war, wiederholt sich in der Richtung der ersten Eisenbahnlinien. Bei Schaffung des gegenwärtigen Netzes folgten die grossen Linien den grossen Thälern, aber mit der Entwickelung des Netzes verzweigten sich bald die Eisenbahnen um diese Hauptadern, stiegen andere windungsreichere Nebenthäler hinauf, erkletterten die Höhen und überstiegen die Wasserscheiden. Nun trieben die Bedürfnisse des Handels, die Entwickelung der Gewerbe mit ihren wachsenden Anforderungen die Wissenschaft des Ingenieurs an; man verlangte, dass die Eisenbahnen mit dem unaufhörlich wachsenden Verkehr gleichen Schritt halten und sich den steigungs- und krümmungsreichsten Richtungen anpassen. So gewannen die Bergbahnen ihre Bedeutung.

Eines Tages versagte die Adhäsion vor den stärkeren Steigungen und die gebräuchlichen Maschinen zeigten sich unfähig, die ihnen auferlegten Lasten zu ziehen. Die Ingenieure versuchten diese Schwierigkeit durch Vermehrung des Gewichts und der Biegsamkeit des Zugmittels (Maschinen Engerth, Beignot, Steierdorf, Rarchaërt, Flachat, Verpilleux, Meyer u. a.) oder durch Verwendung einer Mittelschiene (Maschinen Fell, Giraud-Fedit, Duméry u. a.) zu besiegen. Die beim Mont-Cenis, beim Mount Washington in den Vereinigten Staaten erfahrenen und die auf der Cantagallo-Bahn in Brasilien vorausgesehenen Misserfolge führten zur Aufgabe dieser letzteren Anordnung; indessen wies die Verwendung einer Mittelschiene den Gedanken und Versuchen einen neuen Weg. Von der glatten Mittelschiene zur gezahnten Schiene war nur ein Schritt und, nachdem dieser Schritt gethan, kam man zu einer wirklich praktischen Lösung: der Zahnradbahn.

I. Das Geleis.

Das Geleis der Zahnradbahnen besteht aus zwei gewöhnlichen Schienensträngen (meistens Vignole-Schienen) und der in der Mittellinie der beiden Stränge verlegten Zahnstange; die starken Steigungen, die auf diesen Bahnen vorkommen, und die unbedingte Nothwendigkeit, jede Verschiebung der das Gleis bildenden Theile zu verhindern, erfordern bei dessen Herstellung ganz hervorragende Sorgfalt. Es ist nothwendig, der Zahnstange, deren Verrücken ernste Nachtheile haben würde, eine genügende Bettungsunterlage zu bieten, das Wandern der Schienen zu verhindern und zwischen den Schwellen einen umso vollkommeneren Zusammenhalt herzustellen, je ungünstiger die Krümmungs- und Steigungsverhältnisse sind. Die Schienen ruhen auf hölzernen oder eisernen Querschwellen; auf den mit Riggenbach's Zahnstange versehenen Linien werden die Schwellen oft mit Längsrahmen verbunden, während diese Längsrahmen auf Bahnen mit schwächerer Steigung oder auf Linien mit Abt'scher Zahnstange, welche solche Vorrichtung nicht erfordert, weggelassen werden. Die Spurweite ist verschieden; die Schwierigkeiten der Richtungslinie, die Rücksicht auf billige Herstellung und manchmal die ausschliessliche Bestimmung der Bahn für die Personenbeförderung haben bisweilen zur Annahme der Meterspur oder einer geringeren Spurweite (0, 80 und 0, 69 m) geführt. Für Richtungslinien mit günstigeren Steigungs- und Krümmungsverhältnissen, für einen bedeutenderen Verkehr und für Anschlusslinien an Hauptbahnen bietet besonders mit Rücksicht auf die Güterumladung die Annahme der Vollspur, die man beispielsweise für die Harzbahn gewählt hat, Vortheile.

Der wesentlichste Theil des Geleises ist die Zahnstange; die im Jahre 1847 von Carthcart angenommene Zahnstange war aus Gusseisen, einem leicht brüchigen Metall, an dessen Stelle man heute Schmiedeeisen oder Stahl setzt. Man kann die Zahnstangen in drei Hauptarten theilen: a) die Sprossen-Zahnstangen (Riggenbach), b) die zusammengesetzten Zahnstangen (Abt und Pilatusbahn) und c) die schraubenförmigen Zahnstangen.

Riggenbach's Zahnstange gewährt den Anblick einer Leiter; die Pfosten werden durch zwei, auf die hohe Kante gestellte L-Eisen, deren untere waagerechte Seite mit drei Löchern zur Aufnahme der Befestigungsbolzen versehen ist, dargestellt. Die Sprossen werden gebildet durch 80 bis 100 mm von einander entfernte vierkantige Eisenstäbe die in zwei gedrehten Ansätze endigen, aber zwei ebene Flächen haben, um die bei einem kreisförmigen Querschnitt möglicherweise eintretende Drehung zu vermeiden. Die Pfosten werden zunächst vor Bohrung der Sprossenlöcher sorgfältig aufgestellt und nach Vornahme dieser Arbeit gerade gerichtet. Die in der gewünschten Länge geschnittenen Sprossen werden an den Enden abgedreht, in die Pfosten eingefügt und dann kalt vernietet; alsdann schneidet man die Zahnstangenstücke in der genauen Länge (meistens 3 m) und bohrt die Löcher in die waagerechten Seiten. Die Zahnstange ruht auf Quer- oder Langschwellen und wird mittelst Bolzen oder Schraubennägel befestigt; die verschiedenen Stücke werden untereinander entweder durch eine untere verbolzte Fugenplatte oder durch eine gusseiserne Unterlagsplatte, die gewissermaassen eine untere Verlaschung herstellt, verbunden. Die Stossverbindung ist nicht in der Mitte des Zwischenraums zwischen zwei Sprossenstäben, sondern zur Sicherung eines genügenden Widerstandes etwas oberhalb davon, damit nicht unter dem beim Eingreifen des Treibrades durch die Sprosse ausgeübten Drucke ein Abscheeren in gleicher Richtung der Geleisebene erfolge.

Die Einwendungen gegen Riggenbach's Zahnstange beruhen 1. auf der zu ihrer Ausführung erforderlichen grossen Anzahl von Arbeitsvorgängen, wodurch sie theuer wird, 2. auf der Unmöglichkeit, die Zahnstange zu kehren, um die etwa darin eingenisteten fremden Körpertheile zu entfernen, 3. auf der bedeutenden Entfernung der Sprossenstäbe, wodurch eine etwas schnelle Fahrt unmöglich wird, weil sich die Stösse schon bei einer Schnelligkeit von 8 km in der Stunde fühlbar machen. Dieser Nachtheil ist nicht nur in Hinsicht auf die Langsamkeit der Beförderung sondern auch rücksichtlich der guten Ausnutzung der Triebkraft ziemlich schwerwiegend; da die beste Nutzwirkung der Lokomotive bei der geringsten Ausgabe erst bei einer Schnelligkeit von 10 bis 12 km in der Stunde anfängt und ihren Höhepunkt bei einer solchen von 14 km erreicht; 4. endlich hat man dieser Zahnstange vorgeworfen, dass man bei ihrer Anwendung nicht ihren Widerstand der durch das Zahnrad ausgeübten, nach den Steigungs- und Krümmungsverhältnissen verschiedenen Inanspruchnahme anpassen und eine Zahnstange von gleichem Widerstand verwirklichen kann. In Wahrheit ist das aber vielmehr der Mangel einer Eigenschaft als ein wirklicher Fehler und erst dann hat man daran gedacht, als die Abt'sche Zahnstange diese Vervollkommnung brachte, die man von denselben Schienen nur in Ausnahmefällen verlangt, wenn die einen Umbau bedingenden Umstände auf einer langen Strecke bestehen; besonders durch Geltendmachung der Vortheile der Abt'schen Zahnstange ist man zu diesem Vorwurf gegen Riggenbach's Zahnstange gelangt, aber man hat diesem Mangel nicht abgeholfen, ohne in andere Fehler zu verfallen.

Die Abt'sche Zahnstange besteht aus zwei oder mehreren Stahlbändern mit kreislinig entwickeltem Zahnwerk; die Zahl der Bänder ist je nach der zu entwickelnden Zugkraft verschieden. Die gewöhnliche Zahnstange für Linien mit bedeutendem Verkehr, die keine ausnahmsweise kleinen Krümmungshalbmesser haben, wird aus drei parallelen Bändern gebildet. Die Bänder werden aus weichem Stahl in rechtwinkelige Stücke geschnitten; jedes von ihnen bildet eine einfache Zahnstange mit kreislinig entwickeltem Zahnwerk, dessen Schritt 120 mm beträgt. Bei Festsetzung der Abmessung dieses Bestandtheils ist man davon ausgegangen, dass die durch das Leitrad gegen den Zahn entwickelte Kraft 1 000 kg muss erreichen können. Die Erfahrung hat gelehrt, dass man eine gewöhnliche und regelmässige Abnutzung des heute zur Verfügung stehenden Metalls erhält, wenn man dem Zahn eine Last von 50 bis 60 kg für das Millimeter Breite auferlegt, und unter Berücksichtigung dieses Erfahrungssatzes ist die Dicke der Bänder mit 20 mm bemessen; die Dicke des Zahnes ist gleich der Hälfte des Schrittes, also 60 mm. Das Eingreifen der Zähne des Triebrades in die Zahnstange ist bezüglich der Sicherheit vollständig genügend, wenn es 35 mm erreicht; man kann also die Zähne des Leitrades kürzer machen, weil dann die Reibung geringer ist. Die Höhe der Zähne der Zahnstange ist grösser bemessen und beträgt 50 mm, dabei ist die Vertiefung der Zähne derart entworfen, dass das Eingreifen nöthigenfalls 10 bis 12 mm tiefer als gewöhnlich sein kann, ohne dass weder die Zähne des Rades noch der Zahnstange Stössen oder der Abnutzung ausgesetzt sind. Diese Anordnung ist vortheilhaft und der unter gewöhnlichen Bedingungen bestehende Spielraum von 15 mm bietet keinen Nachtheil, weil das Zahnrad derart in den Rahmen der Maschine eingefügt ist, dass es sich dem Schwanken der Federn, welches ein veränderliches Eingreifen und den Bruch der Zähne hervorrufen könnte, entzieht.

Wie gesagt, übt das Rad auf den Zahn der Zahnstange einen Druck von 1 000 kg; beim Beginn des Eingreifens bildet die Richtung dieses Druckes in Beziehung zur Oberkante des Stahlbandes eine Höchstneigung von $^1/_4$. Wenn man diese Druckkraft nach zwei auf einander senkrechten Schenkeln auflöst und nennt α den Anfangswinkel, den die Druckrichtung zur Geleisebene bildet, so erhält man $\alpha = 22^0, 30'$, ferner $P \sin \alpha = 240$ h und $P \cos \alpha = 970$ k. Der Schenkel $P \sin \alpha$, senkrecht zum Geleis, hat das Bestreben, die Zahnstange zwischen zwei Schwellen

*) Nach einem von M. Crusat im „Moniteur des intérêts matériels“ veröffentlichten Aufsatze.

durchzubiegen; da die Entfernung zwischen den Querschwellen 0,90 m beträgt, so wird das höchste Biegungsmoment, das Stück Stahlband von gleicher Länge für sich betrachtet, gleich 4500 kcm sein, wenn man das Stahlband als einfach gestützt durch die Schwellen annimmt, und nur gleich 2700 kcm, wenn man die Anblattung im Befestigungspunkt auf den Schwellen zugibt. Unter Annahme von 5000 kg für das Geviertcentimeter als Bruchlast für weichen Stahl findet man für die Gesammtbruchlast der Zahnstange in ihrem schwächsten Abschnitt 60000 kg; dieser Abschnitt kann also selbst bei der ungünstigsten Annahme (einfache Stützung) einem 11 bis 12 Mal bedeutenderen Biegungsmoment als das höchste Biegungsmoment widerstehen. Augenscheinlich erreicht übrigens bei dieser Lage des Zahnes der Schenkel $P \sin \alpha$ seinen grössten Werth. Der Schenkel $P \cos \alpha$ wirkt parallel zum Geleise und scheint den Zahn wie eine auf das Ende eines angeblatteten Stückes angewendete Last anzugreifen; aber in Anbetracht dieser Kraftäusserung ist das Widerstandsmoment in dem gefährlichen Abschnitt sehr gross und die Erfahrung hat gezeigt, dass die Zähne niemals brechen, weil sich vor dem Bruche das Abscheeren ihrer Oberkante vollzieht. Bei Seilbahnen mit Zahnstange wiederholt gemachte Versuche haben bewiesen, dass dieses Abscheeren erst unter einem Druck von 17 t, also einem 17 Mal höheren Drucke als der angewendeten, nur 1 t betragenden Kraftäusserung eintritt. (Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen unterstellte Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg (29,662 km) nebst Abzweigung Bierbaum-Neudau (9,195 km) und die 74 km lange Strecke Mitrovicza-Vinkovcze der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3523 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag der geschäftsführenden Direktion des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes auf Ergänzung der Anlage III des Vereins-Wagenübereinkommens durch Aufnahme von Bestimmungen über die Verladung von Fahrzeugen und Maschinen mit Rädern (abgesandt am 17. d. Mts.).

Nr. 3526 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Auslegung des § 71 (Abs. 5) der Technischen Vereinbarungen (abgesandt am 17. d. Mts.).

Nr. 3534 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Umarbeitung des Vereins-Betriebsreglements und des Uebereinkommens zu demselben (abgesandt am 15. d. Mts.).

Nr. 3542 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 17. d. Mts.).

Nr. 3553 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 17. d. Mts.).

Nr. 3576 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 17. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Reichs-Eisenbahnen: Chef der Verwaltung.

Nach Maassgabe des Gesetzes vom 17. März 1878 ist mit der Stellvertretung des Reichskanzlers in den Angelegenheiten der Verwaltung der Reichs-Eisenbahnen der Chef dieser Verwaltung, Staatsminister Thielen, beauftragt worden.

Verspätungen im Monat August d. J.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten, im „Reichs- und Staatsanzeiger" veröffentlichten Nachweisung über die im Monat August d. J. auf Deutschen Bahnen (ausschl. der Bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 36 grösseren Bahnen bezw. Bahnnetzen mit einer Gesammt-Betriebslänge von 36293,74 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 2410 Schnellzüge, 2670 Personenzüge und 258 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 5338. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 15563110 Zugkm bezw. 320866355 Achskm gegen 15472866 Zugkm und 317386118 Achskilometer im Vormonat und gegen 14224795 Zugkm und 304165026 Achskm in demselben Monat des Vorjahres. Von den Verspätungen wurden 2249 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen nur 3089 Verspätungen zur Last fallen gegen 2623 im Vormonat und 2767 in demselben Monat des Vorjahres. Von den auf eigener Bahn vorgekommenen Verspätungen entfallen auf 1 Million Zugkilometer 149, auf 1 Million Achskilometer 10, mithin auf 1 Million Zugkilometer 46 = 24 v. H. weniger als im Monat August des Vorjahres und 21 = 12 v. H. weniger als im Vormonat und auf 1 Million Achskilometer 1 = 11 v. H. mehr als im Monat August des Vorjahres und 2 = 25 v. H. mehr als im Vormonat. Infolge der Verspätungen wurden 2443 Anschlüsse versäumt (gegen 2191 in demselben Monat des Vorjahres und 2007 im Vormonat). Bei 10 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 11 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen. In der Nachweisung sind diejenigen Bahnen, auf welchen Zugverspätungen vorkamen, nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der von den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen auf 1 Million Zug- und 1 Million Achskilometer entfallenden eigenen Verspätungen geordnet. Danach nehmen die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln, die Werrabahn und die Hessische Ludwigsbahn die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Anzahl der Verspätungen nach der Anzahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Hessische Ludwigsbahn, die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln und die Main-Neckarbahn an die ungünstigsten Stellen.

Neues Bremssystem.

Wie die „Nat.-Ztg." hört, ist die Abschaffung der Carpenter-Bremse und die Einführung einer neuen, durchgehenden Bremse für die Preussischen Staatsbahnen nunmehr beschlossene Sache. Entscheidend ist dabei vor allem die Nothwendigkeit eines einheitlichen Bremssystems im gesammten Deutschen Eisenbahnbetriebe zur Erhöhung der Sicherheit des Verkehrs. Aller Voraussicht nach wird die Entscheidung zu Gunsten eines einkammerigen Systems erfolgen.

Die eisenbahnfachwissenschaftlichen Vorlesungen

werden im Winterhalbjahr 1891/92 in folgender Weise stattfinden:

In Berlin werden in den Räumen der Universität Vorlesungen über Preussisches Eisenbahnrecht und über den Betrieb der Eisenbahnen gehalten werden. Das Nähere, namentlich auch bezüglich der Anmeldung zu den Vorlesungen ist aus dem Anschlage in der Universität ersichtlich.

In Breslau werden sich die Vorträge auf die vorbezeichneten Gegenstände, ferner auf die Nationalökonomie der Eisenbahnen, insbesondere das Tarifwesen, auf die Verwaltung der Preussischen Staatsbahnen sowie auf Technologie erstrecken.

In Köln werden Vorlesungen über Preussisches Eisenbahnrecht und über Technologie im Verwaltungsgebäude der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) gehalten werden.

Eröffnung neuer Bahnstrecken.

Direktionsbezirk Magdeburg: Etgersleben-Unseburg. Die in Bau begriffene 15,76 km lange vollspurige Bahnstrecke Etgersleben-Unseburg, welche in Station Etgersleben an die Linie Stassfurt-Blumenberg anschliesst, wird voraussichtlich am 15. November d. J. mit den Stationen Wolmirsleben (6,21 km ab Etgersleben) und Unseburg (9,55 km ab Etgersleben) dem Betriebe übergeben werden.

Die neuen Stationen Wolmirsleben und Unseburg werden für den allgemeinen Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtgutverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eingerichtet. Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen sind die Stationen nicht geeignet.

Eröffnungen und Erweiterungen der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Frankfurt a/M. Die Abfertigungsbefugnisse des zwischen den Stationen Niederhone und Allendorf a. d. W.-Sooden belegenen Haltepunktes Albungen, welche bisher auf den Personen- und Gepäckverkehr beschränkt waren, sind vom 20. Oktober d. J. ab auf Frachtgüter in Wagenladungen erweitert worden.

Direktionsbezirk Köln (linksrh.). Am 15. d. Mts. ist die zwischen den Stationen Kleinenbroich und M.-Gladbach gelegene Haltestelle Corschenbroich, welche bisher nur für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern eingerichtet war, auch für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet worden.

Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.). Die an der Bahnstrecke Troisdorf-Ehrenbreitstein errichtete Haltestelle Fahr wird am 15. November d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden.

Direktionsbezirk Magdeburg. Vom 1. November d. J. ab findet im Verkehr von und nach den bisher nur dem Personen-, Gepäck-, Eilstückgut- und Frachtstückgut-Verkehr, sowie der Abfertigung von Kleinvieh in Einzelsendungen dienenden Stationen Hedwigsburg und Wendessen auch Abfertigung von Gütern in Wagenladungen, sowie von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Wagenladungen statt.

Berliner Vorortverkehr.

Wie die „Voss. Ztg." erfährt, sind von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten neuerdings Anordnungen getroffen, um eine der aus Anlass der getroffenen Neuerungen erhobenen Beschwerden zu beseitigen. Danach sollen Personen, die auf der Berliner Stadtbahn und im Vorortverkehr wegen Ueberfüllung der Züge zurückbleiben müssen und deshalb ihre Fahrt aufgeben wollen, ihre beim Betreten des Bahnsteiges durchlochten Fahrkarten durch Aufdruck eines Stempels im Dienstzimmer auf dem Bahnsteig wieder gültig machen lassen können. Auf die so abgestempelten Fahrkarten können die Reisenden entweder das verauslagte Fahrgeld zurückerhalten oder ihre Reise demnächst mit einem anderen Zuge ausführen.

Ausnahmetarif für Getreide und Mühlenfabrikate.

Dem auf Entfernungen über 200 km gültigen allgemeinen Ausnahmetarif für Getreide, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate und Kleie im Lokal- und Wechselverkehr der Preussischen Staatseisenbahnen usw. ist nach der „Fr. Ztg." die Hessische Ludwigsbahn mit den Stationen der Strecke Bingen-Mainz-Frankfurt a/M., sowie ihren sämmtlichen auf Preussischem Gebiet belegenen Stationen und Strecken beigetreten.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Die Gesellschaft fordert ihre Aktionäre auf, das Bezugsrecht auf die neuen Prioritäts-Stammaktien in Höhe von 2 400 000 ℳ in der Zeit bis einschl. den 29. d. Mts. bei der Direktion der Diskontogesellschaft hier auszuüben. Der Besitz von Aktien (ohne Unterschied zwischen Stammaktien und Prioritäts-Stammaktien) im Nennwerthe von je 10 800 ℳ berechtigt zum Bezuge einer neuen Prioritäts-Stammaktie im Nennwerthe von 1 200 ℳ zum Kurse von 106 % zuzüglich 4½ % Stückzinsen vom 1. Januar d. J. bis zum Zahlungstage.

Ronsdorf-Müngstener Eisenbahn.

Der von der Ronsdorf-Müngstener Eisenbahngesellschaft beschlossenen Vermehrung ihres Grundkapitals durch Ausgabe weiterer Stammaktien im Betrage von 472 000 ℳ ist die landesherrliche Genehmigung ertheilt worden.

Telegrammadresse für das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt Breslau-Halbstadt.

Die Telegrammadresse des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts Breslau-Halbstadt „B. A. Brl. H." ist in „B. A. Blh." umgeändert worden.

Beseitigung von Fremdwörtern.

Die Billetverwaltung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin hat die Bezeichnung „Fahrkartenverwaltung" erhalten.

Strassenbahn-Berufsgenossenschaft.

In der am 25. Juni d. J. abgehaltenen Genossenschaftsversammlung haben für die nach Ablauf der Wahlzeit gesetzlich ausscheidenden Mitglieder des Vorstandes und der Ersatzmänner Neuwahlen stattgefunden. Es sind nach der „Strassenbahn" für die Zeit vom 1. Oktober 1891 bis 30. September 1893 gewählt: a) zu Mitgliedern des Vorstandes: 1. Herr Stadtrath Drewke zu Charlottenburg, Direktor der Berliner Pferdeeisenbahn (J. Lestmann & Co.) Kommanditgesellschaft auf Aktien, als Vorsitzender, 2. Herr Klitzing zu Magdeburg, Direktor der Magdeburger Strasseneisenbahn-Gesellschaft, b) zu Ersatzmännern: 1. Herr Regierungsrath von Kühlewein zu Berlin, Direktor der Grossen Berliner Pferdeeisenbahn, Aktiengesellschaft in Berlin, 2. Herr Böhm zu Metz, Direktor der Metzer Strassenbahn.

Ferner haben vor Ablauf der satzungsmässigen Wahlzeit ihr Amt niedergelegt: a) Herr Dittmann zu Berlin, Direktor der Grossen Berliner Pferdeeisenbahn, Aktiengesellschaft, als erster Stellvertreter des Vorsitzenden, b) Herr Gerth in Berlin, Direktor der Neuen Berliner Pferdebahngesellschaft, als Ersatzmann des Vorigen.

Für den Rest der bis zum 30. September 1892 laufenden Wahlperiode wurden in der oben erwähnten Genossenschaftsversammlung neu- bezw. wiedergewählt: für a) Herr Regierungsrath a. D. Köhler in Berlin, Direktor der Grossen Berliner Pferdeeisenbahn, zum ersten Stellvertreter des Vorsitzenden für b) Herr Gerth in Berlin als Ersatzmann des Herrn Köhler.

Aus Russland.

Verwendung von Schwellen auf Bahnen mit starkem bezw. schwachem Verkehr.

Eine Verfügung des Ministers der Verkehrsanstalten erläutert eine Bestimmung aus dem Jahre 1889, danach die Bahnen mit starkem Verkehr Schwellen in einer Länge von 1,25 Faden (1 Faden = 7 Fuss), die übrigen Bahnen dagegen nur solche von 1,15 Faden Länge verwenden sollen, dahin, dass unter Bahnen mit starkem Verkehr solche zu verstehen sind, auf denen 6 Paar Züge täglich im Jahresdurchschnitt verkehren oder auf denen die Personenzüge mehr als 35 Werst in der Stunde durchlaufen.

Rjäsan-Kasan: Bau.

Die Bauarbeiten der Rjäsan-Kasan-Eisenbahnlinie haben am 28. August begonnen, wobei die Bevölkerung des Gouvernements zu den Bauarbeiten herangezogen worden ist. Es sind hierzu Genossenschaften gebildet worden, die je 50 Personen umfassen und von der Bahnverwaltung mit Arbeitsgeräthen ausgerüstet werden. Der Nothstand der Bevölkerung im dortigen Gouvernement hat zu der regeren Betreibung der Bahnarbeiten Anlass gegeben und stellt die raschere Vollendung der Linie mithin in Aussicht. Es zeigt dies auch, in welcher Weise der Erlös der 3 % neuen Anleihe, welche zur Verbesserung des Verkehrswesens dienen soll, zum Theil verwandt werden wird. Bei der jetzigen Ernte und der hierdurch vielfach beschäftigungs- und mithin verdienstlos bleibenden Landbevölkerung wird ihr durch den reger betriebenen Bahnbau ein wenn auch schwaches Aequivalent für den Entgang der Einnahmen geboten.

Wie übrigens verschiedenen Zeitungsnachrichten aus Russland zu entnehmen ist, so scheint die Russische Regierung nicht nur hier, sondern auch in anderen Gouvernements die Bevölkerung durch Wegebauten beschäftigen zu wollen. Bei den traurigen Wegeverhältnissen kann eine solche Maassregel gewiss nur zum Segen für das nothleidende Land dienen und muss daher mit Freuden begrüsst werden.

Verschmelzung von Eisenbahnen.

Charkow, der Mittelpunkt zweier Krons-Eisenbahnverwaltungen (der Charkow-Nikolajew- und der Kursk-Charkow-Asow-Eisenbahn) verspricht in nicht zu ferner Zeit auch der Vereinigungspunkt anderer Bahnen zu werden. Mit den beiden genannten Bahnen will man nämlich mehrere südliche Bahnen verschmelzen, die, theils Krons-, theils Privatbahnen, eine Gesammtlänge von 5 000 Werst haben und 4 grosse Linien bilden, wobei Charkow als Knotenpunkt der Mittelpunkt der Verwaltung dieser neuen Bahnlinien werden soll. Nach dem Projekte soll mit der Donezbahn ein Theil der Asowbahn (von Losowo bis Charzisk) vereinigt werden, wodurch die Linie, welche die Bezeichnung Donezbahn beibehält, eine Länge von 881 Werst erhält. Der Katharinenbahn wird der Theil der Asowbahn (von Charzisk bis Rostow am Don) und ein Theil der Charkow-Nikolajewbahn (von Krementschug bis Nikolajew und von Snamenskaja bis Jelissawetgrad) einverleibt, sodass die Katharinenbahn dann 1 106 Werst lang sein wird. Die neue Kursk-Ssewastopolbahn von 952 Werst Länge wird Theile der Kursk-Charkow-Asowbahn (von Kursk nach Losowo) und der Losowo-Ssewastopolbahn umfassen. Die vierte grosse Linie, die Libau-Charkower mit einer Länge von 1 958 Werst, nimmt die Libau-Romnybahn und Theile der Charkow-Nikolajewbahn (von Charkow bis Woroshba und bis Krementschug, von Krementschug nach Romny und von Ljubotin bis Merefa) auf. Die Bezeichnung „Charkow-Nikolajew-" und „Kursk-Charkow-Asowbahn" geht auf diese Weise gänzlich ein. Diese Zusammenstellung verdankt ihre Entstehung dem Wunsche, die Ausgaben für die Verwaltung und Exploitirung der bezeichneten Bahnlinien einzuschränken. Als Termin für die Verwirklichung dieser Verschmelzung wird das Jahr 1893 bezeichnet.

Die Naphtaausfuhr Russlands.

Einen sehr namhaften Transportartikel repräsentirt für die Eisenbahnen Russlands das Naphta, denn nach Getreide, Steinkohlen und Holz nimmt Naphta die nächste Stelle ein. Aber auch in anderer Beziehung hat Naphta noch einen besonderen Anspruch auf unser Interesse, nämlich insoweit dasselbe auch als Heizmaterial für Lokomotiven und namentlich Dampfschiffe Anwendung findet und damit zum Theil die Waldbestände erhält, zum Theil die Betriebskosten nicht unwesentlich herabmindert. Mit Rücksicht auf diese wichtige Rolle, welche das Naphta für die Russischen Bahnen spielt, interessiren einige im Organ des Finanzministeriums publizirte Daten über

die Naphtaproduktion, von denen hier das Nachfolgende angeführt sei:

Ungeachtet der häufigen Meldungen über Erschöpfung der Naphtaquellen auf der Halbinsel Apscheron, nimmt die Naphtagewinnung auf derselben mit jedem Jahre grössere Dimensionen an. Im Jahre 1889 wurden auf der genannten Halbinsel 205 500 000 Pud und im Jahre 1890 — 239 000 000 Pud gewonnen. Eine solche progressive Entwickelung in der Naphtaausbeute machte sich auch in der ersten Hälfte des laufenden Jahres bemerkbar im Vergleich mit dem ersten Halbjahr 1890. In den ersten 6 Monaten des laufenden Jahres erreichte die Naphtaausbeute 139 616 500 Pud = 15 617 500 Pud mehr als im ersten Halbjahr 1890. Im Zusammenhange mit der gesteigerten Ausbeute wuchs auch der Export von Naphtaprodukten. In den ersten 6 Monaten des laufenden Jahres wurden ausgeführt 101 015 489 Pud Naphtaprodukte, während im nämlichen Zeitraum des Vorjahres der Export von Naphtaprodukten sich auf 98 520 440 Pud belaufen hatte. Im laufenden Jahre machte sich eine verstärkte Ausfuhr über das Kaspische Meer bemerkbar, dagegen verringerte sich der Export von Naphtaprodukten auf der Transkaukasischen Bahn. Neben diesen Mittheilungen über die Produktion und den Export dieses wichtigen Artikels bringt das amtliche Blatt auch einige Angaben über die Amerikanische Produktion, welche als Maassstab für das Prosperiren der Russischen Naphtaindustrie gleichfalls hier angedeutet werden mögen. Es belief sich nämlich im Finanzjahr 1890/91, welches mit dem 30. Juni abschliesst, die Gesammtausfuhr von Naphta und Naphtaprodukten aus Amerika auf 704 387 532 Gallons gegen 659 365 475 Gallons im nämlichen Zeitraum des Vorjahres. In den letzten Monaten machte sich indessen auch in Amerika bei einer rapiden Zunahme der Vorräthe eine Abnahme im Export bemerkbar, was ein Fallen der Preise im Gefolge hatte.

Verkehrsverbesserungen und Einheitszeit.

Das Ministerium der Kommunikationen hat, wie Russische Zeitungen, die im allgemeinen gut informirt sind, mittheilen, unter anderem beantragt, auf der Nikolaibahn noch zwei Kurierzüge mit Wagen III. Klasse für Passagiere des direkten Verkehrs gehen zu lassen; ausserdem soll die Einbeziehung der Polessjebahnen in das Netz des direkten Verkehrs, die Herstellung einer direkten Verbindung zwischen Moskau und Berlin über Minsk und Warschau, die Abkürzung der Verbindung zwischen Warschau, Odessa und Ssewastopol mittelst Heranziehung der Katharinenbahn, eine allgemeine Kürzung der Haltezeit der Züge auf den Bahnen und die Feststellung der Zeit nach dem St. Petersburger Meridian überall im Reiche ins Werk gesetzt werden.

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

In der Sitzung des Vereins am 13. Oktober brachte der Vorsitzende, Herr Geheimer Ober-Regierungsrath Streckert zur Kenntniss der Versammlung, dass der Vorstand den dem Verein seit dem Jahre 1843 als Mitglied angehörenden Herrn Geheimen Ober-Baurath a. D. E. Wiebe zum Ehrenmitgliede ernannt hat.

Herr Geheimer Bergrath Dr. Wedding erwähnte mit anerkennenden Worten das soeben im Verlage von Engelmann in Leipzig zur Erscheinung kommende, umfangreiche und vorzüglich ausgestattete Werk von Haarmann „das Eisenbahngeleise“, von welchem der Verfasser mit besonderem Anschreiben das erste Exemplar dem Verein eingesandt hat.

Hieran schloss sich der Vortrag des Herrn Dr. Wedding „über das Gefüge der Eisenbahn-Schienenköpfe“, welcher als eine Ergänzung der von dem Herrn Vortragenden etwa vor Jahresfrist im Verein gemachten Mittheilungen über mikroskopische Untersuchungen der Goliathschiene angesehen werden kann. Der Kopf dieser unter dem Namen „Goliathschienen“ bekannten Schienen hat ein ungleichmässiges Gefüge, es haben deshalb von jeher die Amerikaner vor der Anwendung von Schienen mit grösseren Köpfen, als solche bei den gewöhnlichen Schienen im Gebrauch sind, gewarnt. Die Befürchtung der Amerikaner geht aber nach Ansicht des Vortragenden zu weit, augenscheinlich hat denselben besonders schlechtes Material vorgelegen. Die zahlreichen mikroskopischen Untersuchungen haben indessen die Thatsache, dass bei den schweren Schienen der Kopf weniger dicht ist, als es die übrigen Theile sind, erhärtet und findet dieses auch in dem Vorgang des Walzverfahrens seine Erklärung. Wenn die Schiene nach Auswalzung des Fusses in flacher Lage durch die Walzengänge gebracht wird, so erhält die Lauffläche des Kopfes nicht den starken Druck, wie ihn beispielsweise der Fuss erfahren hat. Mikroskopische Untersuchungen der Rillenschienen haben ergeben, dass bei diesen die bei 200facher Vergrösserung deutlich wahrnehmbare Blasenbildung im Gefüge des Schienenköpfes weit weniger bemerkbar wird als bei den Goliathschienen und ist es vielleicht zweckmässig, das zur Herstellung der Rillenschienen erforderliche Walzverfahren auch für die Goliathschienen zu versuchen. Wenn ferner das beste Material Verwendung findet — und neuerdings hat man mit einem Aluminiumzusatz zum Eisen die besten Erfahrungen gemacht, indem beispielsweise die Bruchfläche des so hergestellten Eisens weit dichter erscheint — so darf erwartet werden, dass die den schweren Schienen eigenthümlich gewesene unvollkommene Dichtigkeit des Kopfes behoben sein wird.

Herr Professor Martens ist mit diesen Ausführungen nicht in allen Punkten einverstanden und stellt für die nächste Sitzung nähere Angaben in Aussicht. Herr Geheimer Baurath Dr. Zimmermann hat in Belgien die mit Goliathschienen gebauten Strecken befahren und bekundet, dass es kaum zu unterscheiden sei, ob der Zug auf diesen schweren Schienen oder auf dem gewöhnlichen Querschwellen-Oberbau fahre. Eine gute Unterhaltung des Oberbaues sei die Hauptsache; die Anwendung schwerer Schienen allein gewährleiste ein ruhiges Fahren noch nicht.

In üblicher Abstimmung wurden Herr Ingenieur Gredy als ordentliches einheimisches, Herr Generalkonsul Snethlage im Haag als ordentliches auswärtiges Mitglied in den Verein aufgenommen.

Bücherschau.

Stühlen's Ingenieurkalender für Maschinen- und Hüttentechniker für das bevorstehende Jahr 1892 ist soeben im Verlage von G. D. Bädeker in Essen erschienen. Obgleich es kaum noch nothwendig erscheint, diesem praktischen Handbuch, welches nunmehr schon im 27. Jahrgang herausgegeben wird, Empfehlungen mit auf den Weg zu geben, muss doch hervorgehoben werden, dass, wenn auch im allgemeinen die alte Einrichtung des Kalenders beibehalten ist, doch mancherlei neues (z. B. in den Abschnitten Elektrotechnik, Eisenhüttenkunde und Schiffbau, welchem letzteren, was ein Vorzug des Kalenders vor anderen ähnlichen technischen Kalendern ist, schon seit langen Jahren die gebührende Aufmerksamkeit gewidmet wurde) beigefügt worden ist. Auch finden wir in dem neuen Jahrgang des Kalenders, der seine alte Handlichkeit bewahrt hat, die genaue Anführung der technischen Vereine mit ihren Vorsitzenden usw. Das überall als eine willkommene Ergänzung zum Kalender anerkannte Westentaschenbuch von Bode mit Tabellen, Tafel, Normen usw. hat ebenfalls dankenswerthe Erweiterungen und Verbesserungen erfahren. Den Schluss desselben bildet ein praktischer Auszug aus dem neuen Patentgesetze vom 7. April 1891. In den Gewerblichen Anzeiger, der als solcher ebenfalls eine sichtbare Bereicherung erfahren hat, sind alle übrigen für den Ingenieur wissenswerthen Gesetze und Verordnungen aufgenommen worden, so die Gesetze über die Gewerbegerichte, nebst dem Gesetz über die Gewerbegerichte in der Rheinprovinz, die Alters- und Invaliditätsversicherung, das Haftpflichtgesetz, das Gesetz über den Betrieb der Dampfkessel und die sonstigen dahin gehörenden Bekanntmachungen und Bestimmungen, und als neu das Arbeiterschutzgesetz. Trotz aller dieser Erweiterungen und Verbesserungen ist der Preis von Stühlen's Ingenieurkalender der bisherige geblieben, nämlich 3,50 ℳ für Ausgabe A (in Ledereinband mit Klappe und Bleistift) und 4,50 ℳ für Ausgabe B (in Brieftaschenform mit Gummiband und Bleistift). Wir können den Kalender wegen seiner praktischen Anordnung und der Fülle seines Inhaltes jedem Maschinen- und Hüttentechniker warm empfehlen.

Personalnachrichten.

Schweiz.

Am 29. Juni d. J. ist der Oberingenieur für Vorarbeiten und Neubauten der Jura-Simplonbahn, Jean P. Meyer, gestorben. Am 8. Oktober 1840 zu Freiburg (Schweiz) geboren, besuchte Meyer zu seiner technischen Ausbildung bis zum Jahre 1859 die Polytechnische Schule zu Zürich, die er als Ingenieur verliess, um 1860 in den Dienst der Eisenbahngesellschaft Lausanne-Freiburg-Bernische Grenze zu treten. Im Jahre 1863 wurde er von dieser Gesellschaft zum Assistenten (ingénieur-adjoint) ihres Bau-Oberingenieurs ernannt und nach Einführung des gemeinsamen Betriebes der 3 Gesellschaften der Westbahn, der Französischen Schweiz und Lausanne-Freiburg-Bern mit der Leitung der Bauarbeiten betraut. Nach der Verschmelzung dieser 3 Gesellschaften zur Westschweizerischen Eisenbahngesellschaft wurde Meyer 1872 zum Abtheilungsvorstand für Vorarbeiten und Neubauten und 1873 zum Bau-Oberingenieur ernannt, worauf man 1883 die Abtheilung für Bahnerhaltung mit seinen Dienstobliegenheiten vereinigte; 1890 endlich erhielt er nach der Verschmelzung der Westschweizerischen und der Jura-Bern-Luzern Bahn den von ihm bis zu seinem Tode geführten Titel eines Oberingenieurs für Vorarbeiten und Neubauten.

Unter seiner Leitung wurde die mit Meterspur hergestellte gemischte Reibungs- und Zahnradbahn von Visp nach Zermatt entworfen und gebaut. Zugleich hat er sich mit den Vorarbeiten eines Simplon-Durchstichs zur Verbindung der Westschweizerischen Bahn mit dem Italienischen Netze eingehend beschäftigt und 1882 einen vollständigen Entwurf dieses Tunnels ausgearbeitet. Er beschäftigte sich ferner vielfach mit der Frage der Wärme im Innern der Gebirgsstöcke sowie mit der Prüfung der verschiedenen Mittel, die man zur Beseitigung des Nachtheils der grossen Hitze bei der Bohrung grosser Tunnel verwendet und hat über diese Frage verschiedene Arbeiten veröffentlicht. Er war Mitglied des Rathes der Polytechnischen Schule in Zürich und Vorsitzender der von ihm mitgegründeten Waadtländischen Gesellschaft der Ingenieure und Architekten.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse des Haltepunktes Albungen. Die Abfertigungsbefugnisse des zwischen den Stationen Niederhone und Allendorf a. d. W. - Sooden belegenen Haltepunktes Albungen, welche bisher auf den Personen- und Gepäckverkehr beschränkt waren, werden vom 20. Oktober d. J. ab auf Frachtgüter in Wagenladungen erweitert.

Das diesseitige Verkehrsbüreau ertheilt auf Befragen nähere Auskunft.

Frankfurt a/M., den 15. Okt. 1891. (2112)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Frankfurt - Berlin. Mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. ab tritt für die Stationsverbindung Burgsolms-Liegnitz ein Ausnahmesatz für Giesserei-Roheisen in Höhe von 1,45 ℳ für 100 kg in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterabfertigungsstellen. (2113)

Frankfurt a/M., den 15. Oktober 1891.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Für den direkten Güterverkehr zwischen Spandau und den Stationen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen werden am 1. November d. J. — mittelst Nachtrags IV zum Hannover-Bayerischen Verbands-Gütertarif (Heft Nr. 2) — der Frachtberechnung zu Grunde zu legende Entfernungen bekannt gegeben.

Hierdurch kommen die seit dem 1. April d. J. für Spandau (Hamburger Bahnhof) im Hannover-Bayerischen Verbande, sowie die seit dem 1. Oktober 1885 für Spandau (Lehrter Bahnhof) im Magdeburg - Bayerischen Verbande für die Frachtberechnung in Anwendung gebrachten Kilometer in Wegfall. Ausnahmsweise werden aber im letzteren Verbande die etwa aufgelieferten Sendungen im Verkehre zwischen Spandau und Bernried, Burgheim, Dottenheim, Ingolstadt (Lokalbahnhof), Mertingen, Nordendorf, Olching, Trabitz und Waldershof noch bis zum 30. November d. J. direkt abgefertigt, auch die im Tarife vom 1. Oktober 1885, bezw. in den Nachträgen 2, 4, 6 und 7 aufgeführten Kilometer für die Frachtberechnung berücksichtigt.

Hannover, am 16. Oktober 1891. (2114)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betreffenden
Verbandsverwaltungen.

Südösterreichisch - Ungarisch - Deutscher Güterverkehr. Am 1. November gelangt ein Tarifnachtrag II zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der reglementarischen Bestimmungen, der allgemeinen Tarifvorschriften, der Waarenklassifikation und der Tarife.

München, den 8. Oktober 1891. (2115)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Im Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs Nr. 14 für bestimmte geringwerthige Massenartikel treten bezüglich der Hefte 6, 7, 8 und 9 des Verbands-Gütertarifs mit Gültigkeit vom 1. November d. J. ab verschiedene Ergänzungen ein, worüber Näheres bei den Güterstationen zu erfahren ist.

Karlsruhe, den 13. Oktober 1891. (2116)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbands - Güterverkehr. Am 15. November d. J. tritt der Nachtrag XV zu Heft 1 des Verbands-Gütertarifs mit ermässigten Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 4 a und b (Obst) in Kraft.

Für diejenigen Stationen der K. K. priv. Südbahn, welche in obigen Nachtrag nicht übernommen wurden, gelten die im Haupttarife, sowie in den Nachträgen III und VII enthaltenen Frachtsätze noch bis zum 1. Dezember d. J., an welchem Tage sie ohne Ersatz ausser Kraft treten.

Der Nachtrag ist durch die Verbandsstationen zu erhalten.

Dresden, am 12. Oktober 1891. (2117)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im Süddeutschen Eisenbahnverband (Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr) gelangt mit Gültigkeit vom 1. November 1891 der Theil VI Hett Nr. 1 des Verbands-Gütertarifes zur Ausgabe, welcher Ausnahme-Frachtsätze für Obst für den Verkehr zwischen Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnen, sowie der K. K. priv. Südbahngesellschaft (Oesterr. Linien) einerseits und Süddeutschen Stationen andererseits enthält.

Exemplare dieses Tarifes können von den betheiligten Verwaltungen um den Preis von 0,40 ℳ = 20 kr. Oesterr. Währung bezogen werden.

Hierdurch wird der Tarif Theil VI Heft Nr. 1 vom 1. Oktober 1888 nebst Nachtrag I aufgehoben.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 31. Dezember 1891.

München, den 14. Oktober 1891. (2118)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Mit dem 20. Oktober d. J. wird die Station Stederdorf des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg für die Beförderung von Frachtgut in Wagenladungen in den Staatsbahnverkehr Köln (linksrheinisch)-Magdeburg einbezogen.

Ueber die zur Anwendung kommenden Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen nähere Auskunft.

Köln, den 20. Oktober 1891. (2119)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 20. Oktober d. J. ab wird die Station Burbach bei Saarbrücken mit direkten Frachtsätzen in den im vorbezeichneten Güterverkehr bestehenden Ausnahmetarif Nr. 7 für die Beförderung von Eisenerzen etc. einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilt die betreffende Güter-Abfertigungsstelle.

Köln, den 17. Oktober 1891. (2120)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Breslau - Sächsischer Verband. Mit Gültigkeit vom 10. Dezember d. J. wird die im Breslau - Sächsischen Gütertarife auf Seite 53 enthaltene Entfernung Laband - Zeitz (Sächs. Staatsbahn) von 524 km auf 542 km erhöht, ausserdem findet fortan der im Staatsbahntarife Breslau - Erfurt enthaltene Ausnahme-Frachtsatz für Zink etc. Karolinegrube-Leipzig (Berlin., Eilenburg. u. Thür. Bhf.) von 2,48 ℳ auch im Verkehr mit Leipzig II (Dresdener Bhf.) Anwendung.

Breslau, den 19. Oktober 1891. (2121)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Kohlenverkehr von Rheinisch - Westfälischen Kohlenversandstationen nach Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Magdeburg, den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen. Am 1. November d. J. tritt der Nachtrag I zu dem Ausnahmetarif für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft, welcher u. a. Frachtsätze für die Station Tempelhof, Rangirbahnhof der Berliner Ringbahn, sowie für die Stationen Hedwigsburg, Lüchow, Wendessen und Wustrow des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg enthält.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 18. Oktober 1891. (2122)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Holzverkehr. Vom 20. d. Mts. ab wird die Station Dremmen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrhein.) mit den um 8 km und 0,03 ℳ erhöhten Entfernungen und Frachtsätzen der Station Lindern in den oben bezeichneten Verkehr aufgenommen.

Köln, den 17. Oktober 1891. (2123)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Saarkohlenverkehr mit der Reichsbahn. Mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. ist zum Saarkohlentarif für den Verkehr mit der Reichsbahn der V. Nachtrag in Kraft getreten.

Köln, den 19. Oktober 1891. (2124)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Einführung des Nachtrages IV zum Lokal-Gütertarife, Theil II, Heft 1. Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. gelangt zum Lokal-Gütertarif, Theil II, Heft 1, ein Nachtrag IV zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält den Tarif und Kilometerzeiger für die neu zu eröffnende Lokalbahn Budweis-Salnau (Theilstrecke Budweis-Gojau) und tritt vom Tage der Betriebseröffnung dieser Lokalbahn ab in Wirksamkeit.

Ausserdem enthält der Nachtrag IV zum Hefte 1 noch Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes.

Wien, am 13. Oktober 1891. (2125)
Die K. K. Generaldirektion.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Zucker aller Art treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege, gültig ab 20. Oktober d. J. bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1892 in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Auzic	65 ₰
Nach Aussig-Landungsplatz	
von Auzic	60 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Auzic	60 ₰
Nach Dresden-Elbkai	
von Auzic	101 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 15. Oktober 1891. (2126)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband und Russisch-Oesterreichischer Flachsverkehr. Neuerliche Verschiebung der Aufhebung der bestehenden Tarife und Verschiebung des Ausscheidens der Route via Sosnowice. Im Nachhange zur Kundmachung vom 14. September 1891 enthalten unter Zahl 1877 in Nr. 73 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 19. September l. J., geben wir bekannt, dass die gänzliche Aufhebung des Verbandstarifes, Theil II, gültig vom 20. Dezember a. St. 1882/1. Januar n. St. 1883 sammt allen zu diesem erschienenen Nachträgen rücksichtlich des Verkehrs in beiden Richtungen, sowie des vom 26. Juni a. St./8. Juli n. St. 1886 gültigen Ausnahmetarifes für den Transport von Getreide etc. sammt allen hierzu erschienenen Nachträgen nicht mit 19. Oktober a. St./31. Oktober n. St. 1891, sondern erst mit 18. November a. St./30. November n. St. 1891 wirksam wird, da die Einführung des neuen Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Verbandstarifes bis zu dem erstgenannten Termine nicht möglich ist.

Insofern jedoch die Frachtsätze der gen. Tarife und Tarifnachträge für Sendungen im Verkehre von oder nach Stationen der Warschau-Wiener, Warschau-Terespoler und Lodzer Eisenbahn gegenwärtig Gültigkeit haben, bleiben dieselben für diese Relationen auch weiterhin resp. bis zur Einführung des Oesterreichisch-Ungarisch-Warschauer Verbandstarifes in Kraft.

Ferner wird auch das Ausscheiden der Route via Sosnowice aus dem direkten Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Verbandsverkehre, u. zw. sowohl hinsichtlich des allgemeinen Tarifes (Theil II) und des Ausnahmetarifes für Getreide u. dgl., als auch hinsichtlich des vom 20. Dezember a. St. 1888/1. Januar n. St. 1889 gültigen Tarifes für den Russisch-Oesterreichischen Flachsverkehr vom 19. Oktober a. St./31. Oktober n. St. 1891 auf den 18. November a. St./30. November n. St. 1891 verschoben.

Wien, am 14. Oktober 1891. (2127)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. November d. J. wird der an der Bahnstrecke Eisenach-Cassel zwischen den Stationen Eisenach und Herleshausen neuerbaute Haltepunkt Hörschel für den Personenverkehr eröffnet.

Bis auf weiteres werden in Hörschel die Züge 169, 177, 7/29, 621, 175 aus westlicher Richtung und die Züge 176, 8, 24, 22, 164 aus östlicher Richtung zur Aufnahme und zum Absetzen von Reisenden anhalten.

Erfurt, den 16. Oktober 1891. (2128)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verdingungen.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 9 000 mit Zinkchlorid imprägnirten Buchenschwellen für das Jahr 1892 ist zu vergeben. Die Bedingungen können gegen frankirte Einsendung von 20 ₰ durch unser Sekretariat bezogen werden, Angebote sind zum 28. d. Mts. hier einzureichen.

Giessen, den 14. Oktober 1891. (2129)
Grossherzogliche Direktion.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 3 500 Eichenschwellen und 6 000 Kiefernschwellen soll vergeben werden. Angebote, versiegelt und mit bezüglicher Aufschrift versehen, sind bis zum 3. November d. J. dahier einzureichen, die Bedingungen können bei unseren Stationen Alsfeld, Lauterbach und Hungen, sowie bei unserer Magazinverwaltung eingesehen, auch gegen frankirte Einsendung von 20 ₰ pro Exemplar durch unser Sekretariat bezogen werden.

Giessen, den 16. Oktober 1891. (2130)
Gr. Direktion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Taschen-Plombirzangen von Gussstahl für Bremsenverschlüsse,
das Beste, was für diesen Zweck existirt, empfiehlt die
Gandenberger'sche Maschinenfabrik Georg Goebel in Darmstadt.
Specialität: Fahrkartenmaschinen und Apparate.

Wir suchen eine noch in gutem Zustande befindliche
Locomotive
für Normalspur mit höchstens 2000 mm Achsenstand und erbitten Offerten mit näheren Angaben.
Heidelberg, im Oktober 1891.
Portland-Cementwerk Heidelberg, vorm. Schifferdecker & Söhne.

Felten & Guilleaume, Carlswerk, Mülheim Rh.
Das Carlswerk
fabrizirt für Eisenbahnbedarf
Eisen-, Stahl- u. Kupferdraht
und Drahtlitzen
für Telegraphen- u. Signalleitungen
Zugbarrièren, Einfriedigungen,
Bindezwecke etc.
Drahtkordeln für Läutewerke.
Verzkt. Stahl-Stachelzaundraht
nebst allem Zubehör.
Drahtseile aller Art
für Aufzöge, Winden, Krahnen,
Zugseile für schiefe Ebenen,
Drahtseile für Seilbahnen,
Schiebebühnenseile, Trajectseile.
Telegraphen-, Telephon- und
Elektrisch-Licht-Kabel.
Felten & Guilleaume
Rosenthal, Cöln a/Rhein
Mechan. Bindfadenfabrik
und Hanfseilerei.

Wellbleche in allen Profilen u. Stärken
DÄCHER HALLEN
vollständige
eiserne Bauwerke
aller Art
Wilh. Tillmanns
Remscheid
Wellblech-Walzwerk Verzinkerei u. Brückenbauanstalt
WILH. TILLMANNS REMSCHEID

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu Nr. 82 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die Ausnutzung der 3/3 gekuppelten normalen Güterzuglokomotive

der Preussischen Staatsbahnen.

Im „Organ für die Fortschritte im Eisenbahnwesen“ sind im Jahrgang 1887 auf Seite 104/105 die Hauptabmessungen und Leistungen für die Normallokomotiven der Preussischen Staatsbahnen veröffentlicht, denen die nebenstehenden, die Normal-Güterzuglokomotive betreffenden Angaben entnommen sind.

Die Spalten n, s—z und o, welche uns ausschliesslich beschäftigen werden, enthalten die Angaben über Zugkraft, Belastung und Geschwindigkeit für die in den Spalten s—z angegebenen Steigungen, So werthvoll diese Angaben sind, so wenig eignen sich dieselben, der sprungartigen Abstufung in der Geschwindigkeitsskala wegen, zur unmittelbaren Verwendung beim Aufstellen von Belastungstabellen oder bei der Berechnung von Fahrzeiten.

Zwar ist man im Stande nach der bekannten Formel

$$z = \left(2{,}4 + \frac{v^2}{1000} + \frac{1000}{i}\right)[A + B]$$

auch für andere, als in den Spalten s—z angegebene Steigungen die zugehörige Wagenbruttolast zu berechnen, jedoch kann dieses zunächst nur für die in der Spalte o angegebenen Geschwindigkeiten erfolgen, weil für diese 4 Geschwindigkeiten in der Spalte n bezw. m die zugehörigen Zugkräfte z gegeben sind.

In der Formel bedeutet:

z die Zugkraft in Kilogramm,

v die Geschwindigkeit in Kilometer in der Stunde,

i die zu 1 m Steigung zugehörige Länge; z. B. wird für die Steigung 1 : 100 . . . i = 100,

A die Wagenbruttolast in Tonnen,

B das Dienstgewicht der Lokomotive mit Tender in Tonnen.

Diese Formel enthält aber eine Unbekannte zu viel; sie ist daher, wie bereits erwähnt, nicht sofort verwendbar, weil das Gesetz der Abhängigkeit der Zugkraft z von der Geschwindigkeit v nicht bekannt ist. Man muss sich daher die fehlenden Werthe von z für die verschiedenen Werthe von v auf irgend eine Weise verschaffen, wenn man nach der Formel für z die Werthe für A oder i berechnen will. Der einfachste Weg, z zu erhalten, ist die Mittelung der vorhandenen Werthe, was z. B. graphisch geschehen kann. Die von mir auf solche Art ermittelten Werthe für z sind in nachstehender Zusammenstellung enthalten.

Geschw. km	Zugkraft z kg	Geschw. km	Zugkraft z kg	Geschw. km	Zugkraft z kg
40	3 378	30	3 953	20	5 114
39	3 408	29	4 049	19	5 262
38	3 443	28	4 149	18	5 418
37	3 484	27	4 253	17	5 583
36	3 530	26	4 361	16	5 759
35	3 582	25	4 473	15, 78	5 800
34	3 641	24	4 590	15—0	5 800
33	3 707	23	4 712		
32	3 781	22	4 840		
31	3 863	21	4 974		

Von der genügenden Genauigkeit dieser Werthe kann man sich durch Auftragen derselben in ein rechtwinkliges Koordinatensystem, nach irgend einem Maassstabe, überzeugen. Die Endpunkte der so erhaltenen Ordinaten beschreiben eine Kurve, welche durchaus gleichförmig verläuft.

Gattung der Lokomotiven	a	Cylinderdurchmesser	b	Kolbenhub	c	Triebraddurchmesser	d	Dampfüberdruck	e	Adhäsionsgewicht	f	Heizfläche	g	auf 1 qm Heizfläche entfallen Pferdekräfte	h	Summe der Pferdekräfte N = Kol. g . h	i	Summe der Kilogramm-Meter Kol. 1 . 75 (aus der Heizfläche berechnet)	k	Maximalzugkraft ermittelt aus: der Adhäsion z = f / 6,5	l	der Grösse der Dampfcylinder z = d² . l . p . 0,6 / D	m	der Heizfläche z = Kol. k / Kol. p	n	Geschwindigkeit: pro Stunde	o	pro Sekunde	p	Widerstand auf 1 : ∞ für 1 t: Lokomotivgewicht	q	Wagen- u. Tender-bruttogewicht	r	Geförderte Wagenbruttolasten in Tonnen bei den in den Kol. o und p verzeichneten Geschwindigkeiten und den hierunter angegebenen Steigungen: Millimeter 25	s	16,67	t	10	u	6,67	v	5	w	3,33	x	2,5	y	2	z
		mm		mm		mm		kg		t		qm		Anzahl		kg-m		kg		kg		kg		km		kg		kg		1 : 40		1 : 60		1 : 100		1 : 150		1 : 200		1 : 300		1 : 400		1 : 500	
Normale 3/3 gekuppelte Güterzug-lokomotive mit Tender		450		630		1330		10		38,5 Tender extra 27,5 Summa 66,0		125 bei 1,53 qm Rost-fläche		2,6		24 875		5 900		5 800		5 800		15		4,1		2,6		2,6		144		235		394		560		697		912		1 071		1 195
														3,0		28 150		5 900		5 800		5 800		20		5,5		2,8		2,8		118		197		333		474		590		768		899		999
														3,5		32 813		5 900		5 800		5 800		30		8,3		3,3		3,3		74		132		231		331		410		529		615		680
														4,0		37 500		5 900		5 800		5 800		40		11,1		4,0		4,0		—		—		175		251		309		395		454		497

Bemerkungen: Der Widerstand für 1 t Lokomotivgewicht, diese als Wagen gerechnet, ist auf 1 : ∞ ebenso hoch angenommen, als derjenige des Tenders und der Wagen. Der innere Widerstand der Lokomotive ist in Kol. h bereits berücksichtigt worden.

Bei günstiger Witterung und Verwendung besonders stückreicher (z. B. Oberschlesischer) Kohle ist die Geschwindigkeit bei gleicher Wagenbruttolast um 10 % höher, bei ungünstiger Witterung und Verwendung sehr feiner Kohle dagegen bis zu 10 % niedriger, als die vorstehenden Zahlen angeben. Letztere bezeichnen die mittlere Leistung der Lokomotive.

Mit Hilfe der vorstehenden Werthe von z kann man jetzt für beliebige Werthe von v, innerhalb der Grenzen 40 km in der Stunde und 15 bezw. 0 km in der Stunde, nach vorheriger Annahme von A, die zugehörigen i ermitteln. Die am Schlusse dieser Besprechung mitgetheilten Tabellen sind auf diese Weise berechnet worden. Die Anwendung derselben ist einfach und bequem, wie wir später an einem Beispiel sehen werden. Zunächst möchte ich mir gestatten, auf einige aus diesen Tabellen zu ziehende Schlüsse aufmerksam zu machen.

Der damalige Regierungsbaumeister Herr Kluge machte schon in seiner im „Organ für die Fortschritte im Eisenbahnwesen", im Jahrgang 1881, erschienenen Abhandlung auf S. 162 und 163 darauf aufmerksam, dass bei vollständiger Ausnutzung der Lokomotivkraft der Transporteffekt, d. h. das Produkt aus Geschwindigkeit und Last auf einer und derselben Steigung verschiedene Werthe annimmt. Dieses Ergebniss, welches Herr Kluge in seiner Abhandlung, in welcher die von der Lokomotive bei verschiedenen Geschwindigkeiten entwickelten Pferdekräfte als konstant in Rechnung gestellt sind, bekannt gibt, wurde bestätigt durch die durch Versuche festgestellten Leistungen der Normal-Güterzuglokomotive, obgleich sich bei derselben bekanntlich ergab, dass entgegen der obigen Annahme die Pferdekräfte bei verschiedenen Geschwindigkeiten nicht konstant sind.

Die in den Spalten s—z aufgeführten Wagenbruttolasten der eingangs mitgetheilten Zusammenstellung stellen nun die Belastungen dar, bei deren Beförderung auf den dafür angegebenen Steigungen mit den dazu gehörigen Geschwindigkeiten die Lokomotivkraft als ausgenutzt angesehen werden kann.

Ermittelt man für diese 8 Steigungen die Transporteffekte, so erhält man nachstehende, in Tabellen zusammengestellte Resultate:

Steigung 1 : 40	Steigung 1 : 60	Steigung 1 : 100
144 . 15 = 2 160 tkm	235 . 15 = 3 525 tkm	394 . 15 = 5 910 tkm
118 . 20 = 2 360 „	197 . 20 = 3 940 „	333 . 20 = 6 660 „
74 . 30 = 2 220 „	132 . 30 = 3 960 „	231 . 30 = 6 930 „
		175 . 40 = 7 000 „

Steigung 1 : 150	Steigung 1 : 200	Steigung 1 : 300
560 . 15 = 8 400 tkm	697 . 15 = 10 455 tkm	912 . 15 = 13 680 tkm
474 . 20 = 9 480 „	590 . 20 = 11 800 „	768 . 20 = 15 360 „
331 . 30 = 9 930 „	410 . 30 = 12 300 „	529 . 30 = 15 870 „
251 . 40 = 10 040 „	309 . 40 = 12 360 „	395 . 40 = 15 800 „

Steigung 1 : 400	Steigung 1 : 500
1 071 . 15 = 16 065 tkm	1 195 . 15 = 17 925 tkm
899 . 20 = 17 980 „	999 . 20 = 19 980 „
615 . 30 = 18 450 „	680 . 30 = 20 400 „
454 . 40 = 18 160 „	497 . 40 = 19 880 „

Aus diesen 8 Tabellen ersieht man, trotz der sprungartigen Abstufung in der Geschwindigkeitsskala, dass auf jeder dieser Steigungen ein günstigster Transport vorhanden ist, welcher durch den grössten Transporteffekt, dem grössten Produkt aus Geschwindigkeit und Belastung, angezeigt wird. Dieser grösste Transporteffekt tritt für die verschiedenen Steigungen, wie man gleichfalls sieht, nicht bei den nämlichen Geschwindigkeiten auf. Trägt man nun die Geschwindigkeiten in Kilometer in der Stunde als Abscissen, die Produkte aus Geschwindigkeit und Belastung als Ordinaten in ein Koordinatensystem nach beliebigem Maassstabe ein, so erhält man durch Verbinden der Endpunkte der Ordinaten eine Kurve. Um den genaueren Verlauf derartiger Kurven verfolgen zu können, habe ich die Kurven für die verschiedenen Steigungen aus den am Schlusse gegebenen Tabellen berechnet, und füge aus denselben, als charakteristische Beispiele, die Kurven für die Steigung 1 : 40 und 1 : 100 hier bei. Diese Kurven sind in Fig. 1 und Fig. 2 dargestellt und in denselben die Ordinaten aus den obenstehenden 8 Tabellen für die Steigungen 1 : 40 und 1 : 100 durch ausgezogene Linien hervorgehoben. Fig. 1, die Kurve der Transporteffekte für die Steigung 1 : 40, zeigt nur ein Maximum, während die Kurve der Transporteffekte für die Steigung 1 : 100, Fig. 2, zwei Maxima aufweist, von denen das eine Maximum dem Maximum der Kurve für die Steigung 1 : 40 entspricht. Das zweite Maximum der Kurve 1 : 100, welches nicht nur bei der Kurve 1 : 100 allein, sondern in sämmtlichen Kurven für die Steigungen 1 : 100 bis 1 : 250 bei der grössten in Betracht gezogenen Geschwindigkeit auftritt, und welches für die Praxis von unwesentlicher Bedeutung sein dürfte, weil die Lasten hierbei stets am kleinsten sind, soll vorläufig nicht weiter untersucht werden. Interessanter ist der Verfolg des andern Maximums, welches dem in der Kurve 1 : 40 entspricht. Berechnet man diese Maxima der Transporteffekte für verschiedene Steigungen, in den Grenzen 1 : 40 bis 1 : ∞, und trägt nach irgend einem Maassstabe, wie in Fig. 3 geschehen, die Steigungen in Millimetern für 1 m Länge als Abscissen, die Geschwindigkeitsfaktoren der Produkte nach oben und die zugehörigen Belastungsfaktoren nach unten in ein rechtwinkliges Koordinatensystem und verbindet die Endpunkte der so erhaltenen Ordinaten, so erhält man, in Fig. 3 oben, die Kurve der günstigsten Geschwindigkeiten und, in Fig. 3 unten, die Kurve der günstigsten Belastungen der Normal-Güterzuglokomotive für alle Steigungen von 1 : 40 bis 1 : ∞. Wie mann dann sofort sieht, theilt sich die Kurve für die günstigsten Geschwindigkeiten in drei scharf begrenzte Gruppen, welche durch die Steigungen 1 : 100 und 1 : 250 begrenzt werden, von welchen die mittlere Gruppe der Steigungen nahezu konstante Geschwindigkeiten aufweist. Die Kurve der günstigsten Belastungen verläuft dagegen ganz gleichförmig und beginnt bei der Steigung 1 : 40 mit der Ordinate 110 t und endet bei der Steigung 1 : ∞ mit der Ordinate 1 526 t.

Rechnet man den beladenen Wagen von 10 t Tragfähigkeit zu 3 Lastachsen à 5 t Gewicht, so hat ein aus 150 Achsen bestehender Güterzug ein Wagenbruttogewicht von 1 125 t. (Bis zu dieser Last sind die am Schlusse gegebenen Tabellen berechnet.) Die letzte Steigung, auf welcher die Lokomotivkraft bei Beförderung dieser Last von 1 125 t noch voll ausgenutzt werden kann, ergibt sich nach Fig. 3 zu etwa 1 : 1250. Auf flacheren Steigungen dagegen kann die Zugkraft der Normal-Güterzuglokomotive nur dann voll ausgenutzt werden, wenn in die Züge Wagen mit grösserer Tragfähigkeit eingestellt werden.

Wie wir gesehen haben, geben die Maxima der Produkte aus Geschwindigkeit und Belastung Aufschluss über die günstigsten Transporte und zwar zunächst für Transporte auf Strecken mit konstanter Steigung. Wie man leicht übersieht, wird auf Strecken mit wechselnder Steigung und mit dazwischen vorkommenden Gefällen der günstigste Transport ebenfalls durch das Produkt aus Geschwindigkeit und Last angezeigt, nur muss als Geschwindigkeit die durchschnittliche Geschwindigkeit verstanden werden.

Will man jetzt z. B. für eine Strecke von der Länge m mit konstanter Steigung für eine Geschwindigkeit von v km in der Stunde die Fahrzeit in Minuten berechnen, so hat man

$$\frac{m \cdot 60}{v} = x \text{ Minuten.}$$

Die hierbei zur Beförderung gekommene Wagenbruttolast betrage A t. Dividirt man diese Gleichung durch die beförderte Last A, so erhält man

$$\frac{m \cdot 60}{v \cdot A} = \frac{x}{A} \text{ Minuten.}$$

Der günstige Transport tritt ein, wenn A . v, d. h. der Transporteffekt, zum Maximum und dadurch gleichzeitig der Quotient $\frac{x}{A}$ zum Minimum wird. Diese sehr einfache Beziehung zwischen Fahrzeit ohne Zuschläge und beförderte Last ist zum Aufsuchen günstigster Transporte sehr bequem. Sie gilt zunächst nur für Strecken mit konstanter Steigung, wie gleich weiter gezeigt werden wird, gilt dieselbe auch ganz allgemein für Strecken mit beliebigen verschiedenen Steigungen und Gefällen.

Eine Strecke sei zusammengesetzt aus verschiedenen Steigungen von den Längen $m_1 \ldots m_2 \ldots m_3$ usw., welche zusammen die Länge M ausmachen. Die Fahrzeit für diese Strecke, auf welcher wieder A t Wagenbruttolast befördert werden sollen, wird alsdann

$$\frac{m_1 \cdot 60}{v_1} + \frac{m_2 \cdot 60}{v_2} + \frac{m_3 \cdot 60}{v_3} \text{ usw.} = x \text{ Minuten.}$$

Ersetzt man die einzelnen Geschwindigkeiten, mit welcher die einzelnen Theilstrecken, unter voller Ausnutzung der Lokomotive durchfahren werden, durch die durchschnittliche Geschwindigkeit, welche also dieselben x Minuten Fahrzeit liefert, und zieht die Einzellängen $m_1 \ldots m_2 \ldots m_3$ zu M zusammen, so erhält man für die Fahrzeit auf dieser Strecke die Gleichung

$$\frac{M \cdot 60}{v} = x \text{ Minuten.}$$

Diese Gleichung durch die Last A dividirt ergibt

$$\frac{M \cdot 60}{v \cdot A} = \frac{x}{A} \text{ Minuten,}$$

d. h. der günstigste Transport tritt ein, wenn das Produkt aus durchschnittlicher Geschwindigkeit und Belastung zum Maximum und dadurch gleichzeitig wieder die Fahrzeit ohne Zuschlag, dividirt durch die transportirte Last zum Minimum wird. Man übersieht jetzt, dass auch das gleichzeitige Auftreten von Gefällen und wechselnden Steigungen an dieser Beziehung der Fahrzeit zur beförderten Last nichts ändert, und man hat daher ganz allgemein als Kriterium für den günstigsten Transport die Formel

$$\frac{\text{Fahrzeit ohne Zuschläge}}{\text{Wagenbruttolast}} = \text{Minimum.}$$

Die Berechnung einer Belastungstabelle nebst den dazu gehörigen Fahrzeiten soll nun an einem bestimmten Beispiel erläutert werden. Nehmen wir an, die Bahn von A nach B hätte das nachstehende Längennivellement: nämlich 118 m 1 : ∞, 324 m 1 : 300 Steigen, 842 m 1 : 60 Steigen, 874 m 1 : ∞, 4 780 m 1 : 40 Steigen, 239 m 1 : 240 Fallen, 123 m 1 : ∞.

Krümmungen, welche auf der Strecke vorkommen, sind nicht zu berücksichtigen, weil bei den Versuchen über die Leistungsfähigkeit der Normal-Güterzuglokomotive die auf den Versuchsstrecken vorhandenen Krümmungen die Ergebnisse dieser Versuche bereits mit beeinflusst haben.

Nachdem man in obigem Längennivellement die Längen der Strecken gleicher Neigung addirt hat, trage man die so erhaltenen Neigungsverhältnisse in ein Formular von etwa der nachstehenden Einrichtung:

Wirkliche Länge m	Steigung 1 : y	Gefälle 1 : y	Zuschläge für die Berechnung der virtuellen Längen: 145 t Koeffizient 40/x km	145 t m	140 t Koeffizient 40/x km	140 t m	135 t Koeffizient 40/x km	135 t m	130 t Koeffizient 40/x km	130 t m	
1 115	1 : ∞		—	—	—	—	—	—	—	—	usw.
4 780	1 : 40	.	1,67	7 983	1,5	7 170	1,35	6 453	1,22	5 832	„
842	1 : 60	.	0,48	404	0,43	354	0,38	320	0,33	278	„
324	1 : 300	.	—	—	—	—	—	—	—	—	„
239	.	1 : 240	—	—	—	—	—	—	—	—	„
7 300				8 387		7 524		6 773		6 110	
				7 300		7 300		7 300		7 300	
		virtuelle Länge =		15 687		14 824		14 073		13 410	usw.

Aus den am Schluss mitgetheilten Tabellen ermittele man alsdann, mit der kleinsten Geschwindigkeit von 15 km in der Stunde beginnend, für die stärkste Steigung, in unserem Falle für die Steigung 1 : 40, und für die Geschwindigkeiten von 15 bis 40 km die zugehörigen Wagenbruttolasten, durch welche die Zugkraft voll ausgenutzt wird. Für den vorliegenden Fall erhält man:

für	15	km	Geschwindigkeit	. . .	145 t Last
„	16	„	„	. . .	140 „ „
„	17	„	„	. . .	135 „ „
„	18	„	„	. . .	130 „ „
„	19	„	„	. . .	125 „ „
„	20	„	„	. . .	115 „ „
„	21	„	„	. . .	110 „ „
„	22	„	„	. . .	105 „ „
„	23	„	„	. . .	100 „ „
„	25	„	„	. . .	95 „ „
„	26	„	„	. . .	90 „ „
„	27	„	„	. . .	85 „ „
„	28	„	„	. . .	80 „ „
„	29	„	„	. . .	75 „ „
„	31	„	„	. . .	70 „ „
„	32	„	„	. . .	65 „ „
„	34	„	„	. . .	60 „ „
„	37	„	„	. . .	55 „ „
„	40	„	„	. . .	50 „ „

Für die so erhaltenen Lasten berechne man die virtuellen Längen der Strecke AB, und zwar für die Grundgeschwindigkeit von 40 km.

Auf den ersten Blick mag eine Grundgeschwindigkeit von 40 km zu hoch erscheinen, wenn man jedoch aus den Tabellen entnimmt, dass selbst auf der günstigsten Steigung, welche zwei Stationen mit einander verbinden kann, nämlich bei 1 : ∞, nur 780 t Wagenbruttolast mit der Geschwindigkeit von 40 km transportirt werden können, so wird man leicht übersehen, dass auf mittleren Steigungen die zu transportirende Last ganz erheblich geringer ist und deshalb auch unbedenklich mit dieser Geschwindigkeit befördert werden kann.

Im vorliegenden Beispiel sind die zum Transport kommenden Lasten so gering, dass die Grundgeschwindigkeit 40 km in der Stunde gerechtfertigt sein dürfte.

Die virtuellen Längen für die Strecke AB, welche für die Lasten 145, 140, 135, 130 t im vorstehenden Formularmuster vorgerechnet sind, ergeben sich für die vorstehend aufgeführten Lasten wie umstehend folgt.

Last t	virtuelle Länge m	Last t	virtuelle Länge m
145	15 687	90	9 881
140	14 824	85	9 594
135	14 073	80	9 355
130	13 410	75	9 112
125	12 850	70	8 686
115	12 257	65	8 495
110	11 816	60	8 160
105	11 267	55	7 682
100	10 862	50	7 300
95	10 168		

Die günstigste Last mit der zugehörigen Geschwindigkeit erhält man, wie wir vorher gesehen haben, durch die Ermittelung der kleinsten Quotienten aus Fahrzeit ohne Zuschlag und Wagenbruttolast. Der Quotient, für die Last 145 t z. B, wäre $\frac{15{,}687 \cdot 60}{145 \cdot 40}$ = t Minuten. Anstatt diese Quotienten zu bilden und mit einander zu vergleichen, kann man auch die um $\frac{1\,000 \cdot 40}{60}$ vergrösserten Quotienten mit einander vergleichen, und man hat dann einfach nur die Quotienten aus virtueller Länge und Belastung zu bilden.

In der nachstehenden Tabelle sind diese Quotienten aufgeführt:

Last t	virtuelle Länge / Last	Last t	virtuelle Länge / Last
145	$\frac{15\,687}{145} = 108{,}92$	90	$\frac{9\,881}{90} = 109{,}9$
140	$\frac{14\,824}{140} = 105{,}9$	85	$\frac{9\,590}{85} = 112{,}83$
135	$\frac{14\,073}{135} = 104{,}24$	80	$\frac{9\,355}{80} = 116{,}88$
130	$\frac{13\,410}{130} = 103{,}15$	75	$\frac{9\,112}{75} = 121{,}5$
125	$\frac{12\,850}{125} = 102{,}8$	70	$\frac{8\,686}{70} = 124{,}1$
115	$\frac{12\,257}{125} = 106{,}58$	65	$\frac{8\,495}{65} = 130{,}7$
110	$\frac{11\,816}{110} = 107{,}42$	60	$\frac{8\,160}{60} = 136{,}0$
105	$\frac{11\,267}{105} = 107{,}30$	55	$\frac{7\,682}{55} = 139{,}67$
100	$\frac{10\,862}{100} = 108{,}62$	50	$\frac{7\,300}{50} = 146{,}8$
95	$\frac{10\,168}{95} = 107{,}03$		

Sind genügend Lasten zur Beförderung vorhanden und keine die freie Wahl der Fahrzeiten einschränkende Bedingungen zu beobachten, z. B. Anschlüsse oder Rücksicht auf Personenzüge, die event. durch zu langsame Geschwindigkeit der Güterzüge aufgehalten werden könnten usw., so wird man von dem günstigsten Transport Anwendung machen können.

Für die Strecke AB würde dieser günstigste Transport durch den kleinsten Quotienten 102,8 der vorstehenden Tabelle angezeigt werden, für welchen die Last sich zu 125 t ergiebt.

Die Fahrzeiten erhält man in bekannter Weise aus den einzelnen virtuellen Längen unter Hinzufügung der für die An- und Abfahrt und zur Abrundung üblichen Zuschläge.

In der nachstehenden Zusammenstellung sind die Elemente der Fahrzeiten aufgeführt:

Belastung t	aus der virtuellen Länge gerechnete Fahrzeit (Minuten)	Zuschlag für An- und Abfahrt und zur Abrundung (Minuten)	Fahrzeit (Minuten)	Belastung t	aus der virtuellen Länge gerechnete Fahrzeit (Minuten)	Zuschlag für An- und Abfahrt und zur Abrundung (Minuten)	Fahrzeit (Minuten)
145	23,53	3,47	27	90	14,82	3,18	18
140	22,24	2,67	25	85	14,39	2,61	17
135	21,11	2,89	24	80	14,03	2,97	17
130	20,22	2,88	23	75	13,67	3,33	17
125	19,28	2,72	22	70	13,03	2,97	16
115	18,39	2,61	21	65	12,74	3,26	16
110	17,72	3,28	21	60	12,24	2,86	15
105	16,90	3,10	20	55	11,52	3,48	15
100	16,29	2,71	19	50	10,95	3,05	14
95	15,25	2,75	18				

Lässt man aus dieser Zusammenstellung diejenigen Transporte weg, welche bei gleicher Fahrzeit geringere Lasten aufweisen, so erhält man endlich in der nachstehenden Tabelle die

Belastungs- und Fahrzeitentabelle der Strecke von A nach B

Belastung t	145	140	135	130	125	115	105	100	95	85	70	60	50
Fahrzeit Min.	27	25	24	23	22	21	20	19	18	17	16	15	14

in welcher die Wagenbruttolast und die zugehörige Geschwindigkeit, deren Produkt den grössten Transporteffekt liefert, fett gedruckt sind.

Durch Verwendung dieser Tabelle ist die Möglichkeit gegeben, den Fahrplan der Strecke AB und die Belastung der Züge derselben unter sparsamster Verwendung von Lokomotivkraft und unter Berücksichtigung der etwa vorhandenen Einschränkungen aufzustellen.

Solche Tabellen geben klare Bilder von der Leistungsfähigkeit ihrer Strecken und bieten deshalb sichere Anhalte bei der Ermittelung zweckmässigster Transporte.

Koeffizient 40 / x km	km	Wagen-Bruttolast in Tonnen						
		50	55	60	65	70	75	80
1	40	—1 : 39,8	—1 : 41,8	—1 : 43,8	—1 : 45,9	—1 : 48,0	—1 : 50,1	—1 : 52,3
1,03	39	.	1 : 41,7—1 : 41,3	1 : 43,7—1 : 43,2	1 : 45,8—1 : 45,3	1 : 47,9—1 : 47,3	1 : 50,0—1 : 49,4	1 : 52,2—1 : 51,5
1,05	38	.	1 : 41,2—1 : 40,6	1 : 43,1—1 : 42,6	1 : 45,2—1 : 44,6	1 : 47,2—1 : 46,6	1 : 49,3—1 : 48,6	1 : 51,4—1 : 50,7
1,08	37	.	1 : 40,5—1 : 40,0	1 : 42,5—1 : 41,9	1 : 44,5—1 : 43,8	1 : 46,5—1 : 45,8	1 : 48,5—1 : 47,8	1 : 50,6—1 : 49,8
1,11	36	.	.	1 : 41,8—1 : 41,1	1 : 43,7—1 : 43,0	1 : 45,7—1 : 44,9	1 : 47,7—1 : 46,9	1 : 49,7—1 : 48,8
1,14	35	.	.	1 : 41,0—1 : 40,3	1 : 42,9—1 : 42,2	1 : 44,8—1 : 44,0	1 : 46,8—1 : 45,9	1 : 48,7—1 : 47,8
1,18	34	.	.	1 : 40,2—1 : 39,5	1 : 42,1—1 : 41,3	1 : 43,9—1 : 43,1	1 : 45,8—1 : 44,9	1 : 47,7—1 : 46,8
1,21	33	.	.	.	1 : 41,2—1 : 40,3	1 : 43,0—1 : 42,1	1 : 44,8—1 : 43,9	1 : 46,7—1 : 45,7
1,25	32	.	.	.	1 : 40,2—1 : 39,3	1 : 42,0—1 : 41,0	1 : 43,8—1 : 42,8	1 : 45,6—1 : 44,5
1,29	31	.	.	.	.	1 : 40,9—1 : 39,9	1 : 42,7—1 : 41,6	1 : 44,4—1 : 43,3
1,33	30	.	.	.	.	.	1 : 41,5—1 : 40,4	1 : 43,2—1 : 42,1
1,38	29	.	.	.	.	.	1 : 40,3—1 : 39,3	1 : 42,0—1 : 40,8
1,43	28	.	.	.	.	.	.	1 : 40,7—1 : 39,6
1,48	27	.	.	.	.	.	.	.
1,54	26	.	.	.	.	.	.	.
1,60	25	.	.	.	.	.	.	.
1,67	24	.	.	.	.	.	.	.
1,74	23	.	.	.	.	.	.	.
1,82	22	.	.	.	.	.	.	.
1,92	21	.	.	.	.	.	.	.
2,00	20	.	.	.	.	.	.	.
2,11	19	.	.	.	.	.	.	.
2,22	18	.	.	.	.	.	.	.
2,35	17	.	.	.	.	.	.	.
2,50	16	.	.	.	.	.	.	.
2,67	15	.	.	.	.	.	.	.

Koeffizient 40 / x km	km	Wagen-Bruttolast in Tonnen					
		85	90	95	100	105	110
1	40	—1 : 54,4	—1 : 56,6	—1 : 58,9	—1 : 61,2	—1 : 63,5	—1 : 65,8
1,03	39	1 : 54,3—1 : 53,7	1 : 56,5—1 : 55,8	1 : 58,8—1 : 58,0	1 : 61,1—1 : 60,2	1 : 63,4—1 : 62,5	1 : 65,7—1 : 64,8
1,05	38	1 : 53,6—1 : 52,8	1 : 55,7—1 : 54,9	1 : 57,9—1 : 57,0	1 : 60,1—1 : 59,2	1 : 62,4—1 : 61,4	1 : 64,7—1 : 63,6
1,08	37	1 : 52,7—1 : 51,8	1 : 54,8—1 : 53,9	1 : 56,9—1 : 56,0	1 : 59,1—1 : 58,1	1 : 61,3—1 : 60,2	1 : 63,5—1 : 62,4
1,11	36	1 : 51,7—1 : 50,8	1 : 53,8—1 : 52,8	1 : 55,9—1 : 54,9	1 : 58,0—1 : 56,9	1 : 60,1—1 : 59,0	1 : 62,3—1 : 61,1
1,14	35	1 : 50,7—1 : 49,8	1 : 52,7—1 : 51,7	1 : 54,8—1 : 53,7	1 : 56,8—1 : 55,7	1 : 58,9—1 : 57,7	1 : 61,0—1 : 59,8
1,18	34	1 : 49,7—1 : 48,7	1 : 51,6—1 : 50,6	1 : 53,6—1 : 52,5	1 : 55,7—1 : 54,4	1 : 57,6—1 : 56,4	1 : 59,7—1 : 58,4
1,21	33	1 : 48,6—1 : 47,5	1 : 50,5—1 : 49,3	1 : 52,4—1 : 51,2	1 : 54,3—1 : 53,0	1 : 56,3—1 : 55,0	1 : 58,3—1 : 56,9
1,25	32	1 : 47,4—1 : 46,3	1 : 49,2—1 : 48,1	1 : 51,1—1 : 49,9	1 : 52,9—1 : 51,7	1 : 54,9—1 : 53,5	1 : 56,8—1 : 55,4
1,29	31	1 : 46,2—1 : 45,0	1 : 48,0—1 : 46,7	1 : 49,8—1 : 48,5	1 : 51,6—1 : 50,2	1 : 53,4—1 : 52,0	1 : 55,3—1 : 53,8
1,33	30	1 : 44,9—1 : 43,7	1 : 46,6—1 : 45,4	1 : 48,4—1 : 47,1	1 : 50,1—1 : 48,8	1 : 51,9—1 : 50,5	1 : 53,7—1 : 52,2
1,38	29	1 : 43,6—1 : 42,4	1 : 45,3—1 : 44,0	1 : 47,0—1 : 45,6	1 : 48,7—1 : 47,3	1 : 50,4—1 : 48,9	1 : 52,1—1 : 50,6
1,43	28	1 : 42,3—1 : 41,2	1 : 43,9—1 : 42,7	1 : 45,5—1 : 44,3	1 : 47,2—1 : 45,9	1 : 48,8—1 : 47,3	1 : 50,5—1 : 49,0
1,48	27	1 : 41,1—1 : 39,9	1 : 42,7—1 : 41,4	1 : 44,2—1 : 42,9	1 : 45,8—1 : 44,5	1 : 47,2—1 : 46,0	1 : 48,9—1 : 47,5
1,54	26	.	1 : 41,3—1 : 40,2	1 : 42,8—1 : 41,7	1 : 44,4—1 : 43,1	1 : 45,9—1 : 44,6	1 : 47,4—1 : 46,1
1,60	25	.	.	1 : 41,6—1 : 40,4	1 : 43,0—1 : 41,8	1 : 44,5—1 : 43,2	1 : 46,0—1 : 44,7
1,67	24	.	.	.	1 : 41,7—1 : 40,5	1 : 43,1—1 : 41,9	1 : 44,6—1 : 43,3
1,74	23	.	.	.	1 : 40,4—1 : 39,3	1 : 41,8—1 : 40,6	1 : 43,2—1 : 41,9
1,82	22	.	.	.	.	1 : 40,5—1 : 39,4	1 : 41,8—1 : 40,6
1,92	21	.	.	.	.	.	1 : 40,5—1 : 39,3
2,00	20	.	.	.	.	.	.
2,11	19	.	.	.	.	.	.
2,22	18	.	.	.	.	.	.
2,35	17	.	.	.	.	.	.
2,50	16	.	.	.	.	.	.
2,67	15	.	.	.	.	.	.

Koeffizient 40 / x km	km	Wagen-Bruttolast in Tonnen					
		115	120	125	130	135	140
1	40	—1 : 68,2	—1 : 70,6	—1 : 73,1	—1 : 75,6	—1 : 78,1	—1 : 80,7
1,03	39	1 : 68,1—1 : 67,1	1 : 70,5—1 : 69,4	1 : 73,0—1 : 71,8	1 : 75,5—1 : 74,3	1 : 78,0—1 : 76,7	1 : 80,6—1 : 79,2
1,05	38	1 : 67,0—1 : 65,9	1 : 69,3—1 : 68,2	1 : 71,7—1 : 70,5	1 : 74,2—1 : 72,9	1 : 76,6—1 : 75,3	1 : 79,1—1 : 77,7
1,08	37	1 : 65,8—1 : 64,6	1 : 68,1—1 : 66,8	1 : 70,4—1 : 69,1	1 : 72,8—1 : 71,4	1 : 75,2—1 : 73,7	1 : 77,6—1 : 76,1
1,11	36	1 : 64,5—1 : 63,3	1 : 66,7—1 : 65,4	1 : 69,0—1 : 67,6	1 : 71,3—1 : 69,9	1 : 73,6—1 : 72,1	1 : 76,0—1 : 74,4
1,14	35	1 : 63,2—1 : 61,9	1 : 65,3—1 : 64,0	1 : 67,5—1 : 66,1	1 : 69,8—1 : 68,3	1 : 72,0—1 : 70,4	1 : 74,3—1 : 72,7
1,18	34	1 : 61,8—1 : 60,4	1 : 63,9—1 : 62,4	1 : 66,0—1 : 64,5	1 : 68,2—1 : 66,6	1 : 70,3—1 : 68,7	1 : 72,6—1 : 70,8
1,21	33	1 : 60,3—1 : 58,9	1 : 62,3—1 : 60,8	1 : 64,4—1 : 62,8	1 : 66,5—1 : 64,8	1 : 68,6—1 : 66,9	1 : 70,7—1 : 68,9
1,25	32	1 : 58,8—1 : 57,3	1 : 60,7—1 : 59,2	1 : 62,7—1 : 61,1	1 : 64,7—1 : 63,0	1 : 66,8—1 : 65,0	1 : 68,8—1 : 67,0
1,29	31	1 : 57,2—1 : 55,6	1 : 59,1—1 : 57,4	1 : 61,0—1 : 59,3	1 : 62,9—1 : 61,2	1 : 64,9—1 : 63,1	1 : 66,9—1 : 65,0
1,33	30	1 : 55,5—1 : 53,9	1 : 57,3—1 : 55,7	1 : 59,2—1 : 57,5	1 : 61,1—1 : 59,3	1 : 63,0—1 : 61,1	1 : 64,9—1 : 62,9
1,38	29	1 : 53,8—1 : 52,3	1 : 55,6—1 : 54,0	1 : 57,4—1 : 55,7	1 : 59,2—1 : 57,4	1 : 61,0—1 : 59,2	1 : 62,8—1 : 60,9
1,43	28	1 : 52,2—1 : 50,7	1 : 53,9—1 : 52,3	1 : 55,6—1 : 53,9	1 : 57,3—1 : 55,6	1 : 59,1—1 : 57,3	1 : 60,8—1 : 59,0
1,48	27	1 : 50,6—1 : 49,1	1 : 52,2—1 : 50,7	1 : 53,8—1 : 52,3	1 : 55,5—1 : 53,9	1 : 57,2—1 : 55,5	1 : 58,9—1 : 57,1
1,54	26	1 : 49,0—1 : 47,6	1 : 50,6—1 : 49,1	1 : 52,2—1 : 50,6	1 : 53,9—1 : 52,2	1 : 55,4—1 : 53,7	1 : 57,0—1 : 55,3
1,60	25	1 : 47,5—1 : 46,1	1 : 49,0—1 : 47,6	1 : 50,5—1 : 49,0	1 : 52,1—1 : 50,5	1 : 53,6—1 : 52,0	1 : 55,2—1 : 53,5
1,67	24	1 : 46,0—1 : 44,7	1 : 47,5—1 : 46,1	1 : 48,9—1 : 47,5	1 : 50,4—1 : 48,9	1 : 51,9—1 : 50,4	1 : 53,4—1 : 51,8
1,74	23	1 : 44,6—1 : 43,3	1 : 46,0—1 : 44,6	1 : 47,4—1 : 46,0	1 : 48,8—1 : 47,4	1 : 50,3—1 : 48,8	1 : 51,7—1 : 50,1
1,82	22	1 : 43,2—1 : 41,9	1 : 44,5—1 : 43,2	1 : 45,9—1 : 44,5	1 : 47,3—1 : 45,9	1 : 48,7—1 : 47,2	1 : 50,0—1 : 48,5
1,92	21	1 : 41,8—1 : 40,6	1 : 43,1—1 : 41,8	1 : 44,4—1 : 43,1	1 : 45,8—1 : 44,4	1 : 47,1—1 : 45,7	1 : 48,4—1 : 46,9
2,00	20	1 : 40,5—1 : 39,3	1 : 41,7—1 : 40,5	1 : 43,0—1 : 41,7	1 : 44,3—1 : 42,9	1 : 45,6—1 : 44,2	1 : 46,8—1 : 45,4
2,11	19	.	1 : 40,4—1 : 39,2	1 : 41,6—1 : 40,3	1 : 42,8—1 : 41,5	1 : 44,1—1 : 42,7	1 : 45,3—1 : 43,9
2,22	18	.	.	.	1 : 41,4—1 : 40,1	1 : 42,6—1 : 41,3	1 : 43,8—1 : 42,4
2,35	17	.	.	.	.	1 : 41,2—1 : 39,9	1 : 42,3—1 : 41,0
2,50	16	.	.	.	.	.	1 : 40,9—1 : 39,5
2,67	15	.	.	.	.	.	.

Koeffizient 40 / x km	km	Wagen-Bruttolast in Tonnen					
		145	150	155	160	165	170
1	40	—1 : 83,3	—1 : 85,9	—1 : 88,6	—1 : 91,4	—1 : 94,1	—1 : 97,0
1,03	39	1 : 83,2—1 : 81,8	1 : 85,8—1 : 84,3	1 : 88,5—1 : 87,0	1 : 91,3—1 : 89,6	1 : 94,0—1 : 92,3	1 : 96,9—1 : 95,1
1,05	38	1 : 81,7—1 : 80,2	1 : 84,2—1 : 82,7	1 : 86,9—1 : 85,2	1 : 89,5—1 : 87,8	1 : 92,2—1 : 90,4	1 : 95,0—1 : 93,3
1,08	37	1 : 80,1—1 : 78,5	1 : 82,6—1 : 80,9	1 : 85,1—1 : 83,4	1 : 87,7—1 : 85,9	1 : 90,3—1 : 88,3	1 : 93,2—1 : 91,0
1,11	36	1 : 78,4—1 : 76,7	1 : 80,8—1 : 79,1	1 : 83,3—1 : 81,5	1 : 85,8—1 : 83,9	1 : 88,2—1 : 86,3	1 : 90,9—1 : 88,8
1,14	35	1 : 76,6—1 : 74,9	1 : 79,0—1 : 77,2	1 : 81,4—1 : 79,5	1 : 83,8—1 : 81,8	1 : 86,2—1 : 84,2	1 : 88,7—1 : 86,6
1,18	34	1 : 74,8—1 : 73,0	1 : 77,1—1 : 75,2	1 : 79,4—1 : 77,4	1 : 81,7—1 : 79,7	1 : 84,1—1 : 81,9	1 : 86,5—1 : 84,2
1,21	33	1 : 72,9—1 : 71,0	1 : 75,1—1 : 73,1	1 : 77,3—1 : 75,3	1 : 79,6—1 : 77,4	1 : 81,8—1 : 79,6	1 : 84,1—1 : 81,8
1,25	32	1 : 70,9—1 : 69,0	1 : 73,0—1 : 71,0	1 : 75,2—1 : 73,1	1 : 77,3—1 : 75,2	1 : 79,5—1 : 77,3	1 : 81,7—1 : 79,3
1,29	31	1 : 68,9—1 : 66,9	1 : 69,9—1 : 68,9	1 : 73,0—1 : 70,8	1 : 75,1—1 : 72,8	1 : 77,2—1 : 74,8	1 : 79,2—1 : 76,9
1,33	30	1 : 66,8—1 : 64,8	1 : 68,8—1 : 66,7	1 : 70,7—1 : 68,6	1 : 72,7—1 : 70,5	1 : 74,7—1 : 72,4	1 : 76,8—1 : 74,4
1,38	29	1 : 64,7—1 : 62,7	1 : 66,6—1 : 64,5	1 : 68,5—1 : 66,3	1 : 70,4—1 : 68,1	1 : 72,3—1 : 70,0	1 : 74,3—1 : 71,9
1,43	28	1 : 62,6—1 : 60,7	1 : 64,4—1 : 62,4	1 : 66,2—1 : 64,2	1 : 68,0—1 : 65,9	1 : 69,9—1 : 67,7	1 : 71,8—1 : 69,5
1,48	27	1 : 60,6—1 : 58,7	1 : 62,3—1 : 60,4	1 : 64,1—1 : 62,2	1 : 65,8—1 : 63,7	1 : 67,6—1 : 65,4	1 : 69,4—1 : 67,1
1,54	26	1 : 58,6—1 : 56,8	1 : 60,3—1 : 58,4	1 : 62,1—1 : 60,0	1 : 63,6—1 : 61,7	1 : 65,3—1 : 63,3	1 : 67,0—1 : 64,9
1,60	25	1 : 56,7—1 : 55,0	1 : 58,3—1 : 56,6	1 : 59,9—1 : 58,1	1 : 61,6—1 : 59,6	1 : 63,2—1 : 61,2	1 : 64,8—1 : 62,8
1,67	24	1 : 54,9—1 : 53,3	1 : 56,5—1 : 54,7	1 : 58,0—1 : 56,2	1 : 59,5—1 : 57,7	1 : 61,1—1 : 59,2	1 : 62,7—1 : 60,7
1,74	23	1 : 53,2—1 : 51,5	1 : 54,6—1 : 53,0	1 : 56,1—1 : 54,4	1 : 57,6—1 : 55,8	1 : 59,1—1 : 57,2	1 : 60,6—1 : 58,7
1,82	22	1 : 51,4—1 : 49,9	1 : 52,9—1 : 51,2	1 : 54,3—1 : 52,6	1 : 55,7—1 : 54,0	1 : 57,1—1 : 55,3	1 : 58,6—1 : 56,7
1,92	21	1 : 49,8—1 : 48,2	1 : 51,1—1 : 49,5	1 : 52,5—1 : 50,9	1 : 53,9—1 : 52,2	1 : 55,2—1 : 53,5	1 : 56,6—1 : 54,8
2,00	20	1 : 48,1—1 : 46,7	1 : 49,4—1 : 47,9	1 : 50,8—1 : 49,2	1 : 52,1—1 : 50,4	1 : 53,4—1 : 51,7	1 : 54,7—1 : 53,0
2,11	19	1 : 46,6—1 : 45,1	1 : 47,8—1 : 46,3	1 : 49,1—1 : 47,5	1 : 50,3—1 : 48,7	1 : 51,6—1 : 50,0	1 : 52,9—1 : 51,2
2,22	18	1 : 45,0—1 : 43,6	1 : 46,2—1 : 44,7	1 : 47,4—1 : 45,9	1 : 48,6—1 : 47,1	1 : 49,9—1 : 48,2	1 : 51,1—1 : 49,4
2,35	17	1 : 43,5—1 : 42,1	1 : 44,6—1 : 43,2	1 : 45,8—1 : 44,3	1 : 47,0—1 : 45,4	1 : 48,1—1 : 46,6	1 : 49,3—1 : 47,7
2,50	16	1 : 42,0—1 : 40,6	1 : 43,1—1 : 41,7	1 : 44,2—1 : 42,7	1 : 45,3—1 : 43,8	1 : 46,5—1 : 44,9	1 : 47,6—1 : 46,0
2,67	15	1 : 40,5—1 : 40,2	1 : 41,6—1 : 41,3	1 : 42,6—1 : 42,3	1 : 43,7—1 : 43,4	1 : 44,8—1 : 44,5	1 : 45,9—1 : 45,6
		175	180	185	190	195	200
1	40	—1 : 99,8	—1 : 102,8	—1 : 105,7	—1 : 108,8	—1 : 111,8	—1 : 115,0
1,03	39	1 : 99,7—1 : 97,8	1 : 102,7—1 : 100,7	1 : 105,6—1 : 103,6	1 : 108,7—1 : 106,5	1 : 111,7—1 : 109,5	1 : 114,9—1 : 112,5
1,05	38	1 : 97,7—1 : 95,8	1 : 100,6—1 : 98,5	1 : 103,5—1 : 101,3	1 : 106,4—1 : 104,1	1 : 109,4—1 : 107,0	1 : 112,4—1 : 109,9
1,08	37	1 : 95,7—1 : 93,6	1 : 98,4—1 : 96,2	1 : 101,2—1 : 98,9	1 : 104,0—1 : 101,6	1 : 106,9—1 : 104,4	1 : 109,8—1 : 107,2
1,11	36	1 : 93,5—1 : 91,3	1 : 96,1—1 : 93,9	1 : 98,8—1 : 96,5	1 : 101,5—1 : 99,1	1 : 104,3—1 : 101,7	1 : 107,1—1 : 104,4
1,14	35	1 : 91,2—1 : 89,0	1 : 93,8—1 : 91,4	1 : 96,4—1 : 93,9	1 : 99,0—1 : 96,5	1 : 101,6—1 : 99,0	1 : 104,3—1 : 101,6
1,18	34	1 : 88,9—1 : 86,6	1 : 91,3—1 : 88,9	1 : 93,8—1 : 91,3	1 : 96,4—1 : 93,7	1 : 98,9—1 : 96,2	1 : 101,5—1 : 98,7
1,21	33	1 : 86,5—1 : 84,1	1 : 88,8—1 : 86,4	1 : 91,2—1 : 88,7	1 : 93,6—1 : 91,0	1 : 96,1—1 : 93,3	1 : 98,6—1 : 95,7
1,25	32	1 : 84,0—1 : 81,5	1 : 86,3—1 : 83,7	1 : 88,6—1 : 85,9	1 : 90,9—1 : 88,1	1 : 93,2—1 : 90,4	1 : 95,6—1 : 92,5
1,29	31	1 : 81,4—1 : 78,9	1 : 83,6—1 : 81,0	1 : 85,8—1 : 83,1	1 : 88,0—1 : 85,3	1 : 90,3—1 : 87,4	1 : 92,4—1 : 89,6
1,33	30	1 : 78,8—1 : 76,3	1 : 80,9—1 : 78,3	1 : 83,0—1 : 80,3	1 : 85,2—1 : 82,4	1 : 87,3—1 : 84,4	1 : 89,5—1 : 86,5
1,38	29	1 : 76,2—1 : 73,7	1 : 78,2—1 : 75,7	1 : 80,2—1 : 77,6	1 : 82,3—1 : 79,5	1 : 84,3—1 : 81,5	1 : 86,4—1 : 83,5
1,43	28	1 : 73,6—1 : 71,3	1 : 75,6—1 : 73,1	1 : 77,5—1 : 74,9	1 : 79,4—1 : 76,8	1 : 81,4—1 : 78,7	1 : 83,4—1 : 80,6
1,48	27	1 : 71,2—1 : 68,9	1 : 73,0—1 : 70,6	1 : 74,8—1 : 72,4	1 : 76,7—1 : 74,2	1 : 78,6—1 : 75,9	1 : 80,5—1 : 77,8
1,54	26	1 : 68,8—1 : 66,6	1 : 70,5—1 : 68,3	1 : 72,3—1 : 69,9	1 : 74,1—1 : 71,6	1 : 75,8—1 : 73,4	1 : 77,7—1 : 75,1
1,60	25	1 : 66,5—1 : 64,4	1 : 68,2—1 : 66,0	1 : 69,8—1 : 67,6	1 : 71,5—1 : 69,2	1 : 73,3—1 : 70,9	1 : 75,0—1 : 72,5
1,67	24	1 : 64,3—1 : 62,2	1 : 65,9—1 : 63,8	1 : 67,5—1 : 65,3	1 : 69,1—1 : 66,9	1 : 70,8—1 : 68,4	1 : 72,4—1 : 70,0
1,74	23	1 : 62,1—1 : 60,2	1 : 63,7—1 : 61,6	1 : 65,2—1 : 63,1	1 : 66,8—1 : 64,6	1 : 68,3—1 : 66,1	1 : 69,9—1 : 67,6
1,82	22	1 : 60,1—1 : 58,1	1 : 61,5—1 : 59,6	1 : 63,0—1 : 61,0	1 : 64,5—1 : 62,4	1 : 66,0—1 : 63,9	1 : 67,5—1 : 65,3
1,92	21	1 : 58,0—1 : 56,2	1 : 59,5—1 : 57,5	1 : 60,9—1 : 58,9	1 : 62,3—1 : 60,2	1 : 63,8—1 : 61,7	1 : 65,2—1 : 63,1
2,00	20	1 : 56,1—1 : 54,3	1 : 57,4—1 : 55,6	1 : 58,8—1 : 56,9	1 : 60,1—1 : 58,2	1 : 61,6—1 : 59,5	1 : 63,0—1 : 60,9
2,11	19	1 : 54,2—1 : 51,2	1 : 55,5—1 : 53,7	1 : 56,8—1 : 54,9	1 : 58,1—1 : 56,2	1 : 59,4—1 : 57,5	1 : 60,8—1 : 58,8
2,22	18	1 : 51,1—1 : 50,6	1 : 53,6—1 : 51,8	1 : 54,8—1 : 53,0	1 : 56,1—1 : 54,2	1 : 57,4—1 : 55,5	1 : 58,7—1 : 56,7
2,35	17	1 : 50,5—1 : 48,8	1 : 51,7—1 : 50,0	1 : 52,9—1 : 51,1	1 : 54,1—1 : 52,4	1 : 55,4—1 : 53,5	1 : 56,6—1 : 54,7
2,50	16	1 : 48,7—1 : 47,2	1 : 49,9—1 : 48,2	1 : 51,0—1 : 49,3	1 : 52,3—1 : 50,4	1 : 53,4—1 : 51,5	1 : 54,6—1 : 52,6
2,67	15	1 : 47,1—1 : 46,6	1 : 48,1—1 : 47,7	1 : 49,2—1 : 48,8	1 : 50,3—1 : 49,9	1 : 51,4—1 : 51,0	1 : 52,5—1 : 52,1
		205	210	215	220	225	230
1	40	—1 : 118,3	—1 : 121,4	—1 : 124,7	—1 : 128,3	—1 : 131,4	—1 : 134,9
1,03	39	1 : 118,2—1 : 115,5	1 : 121,3—1 : 118,7	1 : 124,6—1 : 121,8	1 : 128,2—1 : 124,9	1 : 131,3—1 : 128,4	1 : 134,8—1 : 131,7
1,05	38	1 : 115,4—1 : 112,8	1 : 118,6—1 : 115,9	1 : 121,7—1 : 118,9	1 : 124,8—1 : 121,9	1 : 128,3—1 : 125,2	1 : 131,6—1 : 128,4
1,08	37	1 : 112,7—1 : 110,0	1 : 115,8—1 : 112,9	1 : 118,8—1 : 115,9	1 : 121,8—1 : 118,8	1 : 125,1—1 : 121,9	1 : 128,3—1 : 125,0
1,11	36	1 : 109,9—1 : 107,1	1 : 112,8—1 : 110,0	1 : 115,8—1 : 112,8	1 : 118,7—1 : 115,5	1 : 121,8—1 : 118,6	1 : 124,9—1 : 121,4
1,14	35	1 : 107,0—1 : 104,2	1 : 109,9—1 : 106,9	1 : 112,7—1 : 109,6	1 : 115,4—1 : 112,3	1 : 118,5—1 : 115,2	1 : 121,3—1 : 118,0
1,18	34	1 : 104,1—1 : 101,2	1 : 106,8—1 : 103,8	1 : 109,5—1 : 106,4	1 : 112,2—1 : 108,9	1 : 115,1—1 : 111,7	1 : 117,9—1 : 114,4
1,21	33	1 : 101,1—1 : 98,1	1 : 103,7—1 : 100,6	1 : 106,3—1 : 103,1	1 : 108,8—1 : 105,5	1 : 111,6—1 : 108,1	1 : 114,3—1 : 110,7
1,25	32	1 : 98,0—1 : 95,0	1 : 100,5—1 : 97,3	1 : 103,0—1 : 99,9	1 : 105,4—1 : 102,0	1 : 108,0—1 : 104,5	1 : 110,6—1 : 107,0
1,29	31	1 : 94,9—1 : 91,8	1 : 97,2—1 : 94,0	1 : 99,8—1 : 96,3	1 : 101,9—1 : 98,5	1 : 104,4—1 : 100,9	1 : 106,9—1 : 103,2
1,33	30	1 : 91,7—1 : 88,6	1 : 93,9—1 : 90,7	1 : 96,2—1 : 92,8	1 : 98,4—1 : 95,0	1 : 100,8—1 : 97,2	1 : 103,1—1 : 99,5
1,38	29	1 : 88,5—1 : 85,5	1 : 90,6—1 : 87,5	1 : 92,7—1 : 89,5	1 : 94,9—1 : 91,5	1 : 97,1—1 : 93,7	1 : 99,4—1 : 95,8
1,43	28	1 : 85,4—1 : 82,5	1 : 87,4—1 : 84,4	1 : 89,4—1 : 86,3	1 : 91,4—1 : 88,2	1 : 93,6—1 : 90,3	1 : 95,7—1 : 92,3
1,48	27	1 : 82,4—1 : 79,6	1 : 84,3—1 : 81,4	1 : 86,2—1 : 83,3	1 : 88,1—1 : 85,1	1 : 90,2—1 : 87,1	1 : 92,2—1 : 90,0
1,54	26	1 : 79,5—1 : 76,8	1 : 81,3—1 : 78,6	1 : 83,2—1 : 80,4	1 : 85,0—1 : 82,1	1 : 87,0—1 : 84,0	1 : 89,9—1 : 85,8
1,60	25	1 : 76,7—1 : 74,2	1 : 78,5—1 : 75,9	1 : 80,3—1 : 77,6	1 : 82,0—1 : 79,2	1 : 83,9—1 : 81,0	1 : 85,7—1 : 82,7
1,67	24	1 : 74,1—1 : 71,6	1 : 75,8—1 : 73,2	1 : 77,5—1 : 74,9	1 : 79,1—1 : 76,4	1 : 80,9—1 : 78,1	1 : 82,6—1 : 79,8
1,74	23	1 : 71,5—1 : 69,2	1 : 73,1—1 : 70,7	1 : 74,8—1 : 72,3	1 : 76,3—1 : 73,6	1 : 78,0—1 : 75,4	1 : 79,7—1 : 77,0
1,82	22	1 : 69,1—1 : 66,8	1 : 70,6—1 : 68,3	1 : 72,2—1 : 69,7	1 : 73,5—1 : 71,0	1 : 75,3—1 : 72,7	1 : 76,9—1 : 74,3
1,92	21	1 : 66,7—1 : 64,5	1 : 68,2—1 : 65,9	1 : 69,6—1 : 67,3	1 : 70,9—1 : 68,7	1 : 72,6—1 : 70,2	1 : 74,2—1 : 71,6
2,00	20	1 : 64,4—1 : 62,2	1 : 65,8—1 : 63,6	1 : 67,2—1 : 64,9	1 : 68,6—1 : 66,3	1 : 70,1—1 : 67,7	1 : 71,5—1 : 69,1
2,11	19	1 : 62,1—1 : 60,0	1 : 63,5—1 : 61,3	1 : 64,8—1 : 62,6	1 : 66,2—1 : 64,0	1 : 67,6—1 : 65,3	1 : 69,0—1 : 66,6
2,22	18	1 : 59,9—1 : 57,9	1 : 61,2—1 : 59,2	1 : 62,5—1 : 60,4	1 : 63,9—1 : 61,7	1 : 65,2—1 : 62,9	1 : 66,5—1 : 64,2
2,35	17	1 : 57,8—1 : 55,8	1 : 59,1—1 : 57,0	1 : 60,3—1 : 58,2	1 : 61,6—1 : 59,4	1 : 62,8—1 : 60,6	1 : 64,1—1 : 61,8
2,50	16	1 : 55,7—1 : 53,8	1 : 56,9—1 : 54,9	1 : 58,1—1 : 56,1	1 : 59,3—1 : 57,2	1 : 60,5—1 : 58,4	1 : 61,7—1 : 59,5
2,67	15	1 : 53,7—1 : 53,3	1 : 54,8—1 : 54,4	1 : 56,0—1 : 55,5	1 : 57,1—1 : 56,5	1 : 58,3—1 : 57,8	1 : 59,4—1 : 58,9

Koeffizient 40 / x km	km	Wagen-Bruttolast in Tonnen. 235	240	245	250	255	260
1	40	—1 : 138,5	—1 : 142,1	—1 : 145,7	—1 : 149,5	—1 : 153,3	—1 : 157,2
1,03	39	1 : 138,4—1 : 135,1	1 : 142,0—1 : 138,6	1 : 145,6—1 : 142,1	1 : 149,4—1 : 145,7	1 : 153,2—1 : 149,3	1 : 157,1—1 : 153,1
1,05	38	1 : 135,0—1 : 131,7	1 : 138,5—1 : 135,0	1 : 142,0—1 : 138,4	1 : 145,6—1 : 141,8	1 : 149,2—1 : 145,3	1 : 153,0—1 : 148,9
1,08	37	1 : 131,6—1 : 128,1	1 : 134,9—1 : 131,3	1 : 138,3—1 : 134,5	1 : 141,7—1 : 137,8	1 : 145,2—1 : 141,1	1 : 148,8—1 : 144,5
1,11	36	1 : 128,0—1 : 124,5	1 : 131,2—1 : 127,5	1 : 134,4—1 : 130,6	1 : 137,7—1 : 133,8	1 : 141,0—1 : 137,0	1 : 144,4—1 : 140,2
1,14	35	1 : 124,4—1 : 120,8	1 : 127,4—1 : 123,7	1 : 130,5—1 : 126,7	1 : 133,7—1 : 129,7	1 : 136,9—1 : 132,7	1 : 140,1—1 : 136,1
1,18	34	1 : 120,7—1 : 117,1	1 : 123,6—1 : 119,9	1 : 126,6—1 : 122,7	1 : 129,6—1 : 125,5	1 : 132,6—1 : 128,4	1 : 136,0—1 : 131,4
1,21	33	1 : 117,0—1 : 113,3	1 : 119,8—1 : 115,9	1 : 122,6—1 : 118,6	1 : 125,4—1 : 121,3	1 : 128,3—1 : 124,1	1 : 131,3—1 : 126,9
1,25	32	1 : 113,2—1 : 109,4	1 : 115,8—1 : 112,0	1 : 118,5—1 : 114,5	1 : 121,2—1 : 117,1	1 : 124,0—1 : 119,7	1 : 126,8—1 : 122,3
1,29	31	1 : 109,3—1 : 105,6	1 : 111,9—1 : 108,0	1 : 114,4—1 : 110,4	1 : 117,0—1 : 112,8	1 : 119,6—1 : 115,3	1 : 122,2—1 : 117,8
1,33	30	1 : 105,5—1 : 101,7	1 : 107,9—1 : 104,0	1 : 110,3—1 : 106,3	1 : 112,7—1 : 108,6	1 : 115,2—1 : 110,9	1 : 117,7—1 : 113,3
1,38	29	1 : 101,6—1 : 97,9	1 : 103,9—1 : 100,1	1 : 106,2—1 : 102,3	1 : 108,5—1 : 104,5	1 : 110,8—1 : 106,7	1 : 113,2—1 : 108,9
1,43	28	1 : 97,8—1 : 94,3	1 : 100,0—1 : 96,4	1 : 102,2—1 : 98,5	1 : 104,4—1 : 100,5	1 : 106,6—1 : 102,7	1 : 108,8—1 : 104,8
1,48	27	1 : 94,2—1 : 90,9	1 : 96,3—1 : 92,9	1 : 98,4—1 : 94,8	1 : 100,4—1 : 96,8	1 : 102,6—1 : 98,8	1 : 104,7—1 : 100,8
1,54	26	1 : 90,8—1 : 87,6	1 : 92,8—1 : 89,5	1 : 94,7—1 : 91,4	1 : 96,7—1 : 93,2	1 : 98,7—1 : 95,2	1 : 100,7—1 : 97,1
1,60	25	1 : 87,5—1 : 84,5	1 : 89,4—1 : 86,3	1 : 91,3—1 : 88,0	1 : 93,2—1 : 89,8	1 : 95,1—1 : 91,7	1 : 97,0—1 : 93,5
1,67	24	1 : 84,4—1 : 81,5	1 : 86,2—1 : 83,2	1 : 87,9—1 : 84,9	1 : 89,7—1 : 86,6	1 : 91,6—1 : 88,3	1 : 93,4—1 : 90,1
1,74	23	1 : 81,4—1 : 78,6	1 : 83,1—1 : 80,2	1 : 84,8—1 : 81,8	1 : 86,5—1 : 83,5	1 : 88,2—1 : 85,1	1 : 90,0—1 : 86,8
1,82	22	1 : 78,5—1 : 75,8	1 : 80,1—1 : 77,3	1 : 81,7—1 : 78,9	1 : 83,4—1 : 80,4	1 : 85,0—1 : 82,0	1 : 86,7—1 : 83,6
1,92	21	1 : 75,7—1 : 73,1	1 : 77,2—1 : 74,6	1 : 78,8—1 : 76,0	1 : 80,3—1 : 77,5	1 : 81,9—1 : 79,0	1 : 83,5—1 : 80,5
2,00	20	1 : 73,0—1 : 70,5	1 : 74,5—1 : 71,9	1 : 75,9—1 : 73,3	1 : 77,4—1 : 74,7	1 : 78,9—1 : 76,2	1 : 80,4—1 : 77,6
2,11	19	1 : 70,4—1 : 67,9	1 : 71,8—1 : 69,3	1 : 73,2—1 : 70,6	1 : 74,6—1 : 72,0	1 : 76,1—1 : 73,4	1 : 77,5—1 : 74,7
2,22	18	1 : 67,8—1 : 65,5	1 : 69,2—1 : 66,8	1 : 70,5—1 : 68,0	1 : 71,9—1 : 69,3	1 : 73,3—1 : 70,7	1 : 74,6—1 : 72,0
2,35	17	1 : 65,4—1 : 63,1	1 : 66,7—1 : 64,3	1 : 67,9—1 : 65,5	1 : 69,2—1 : 66,8	1 : 70,6—1 : 68,0	1 : 71,9—1 : 69,3
2,50	16	1 : 63,0—1 : 60,7	1 : 64,2—1 : 61,9	1 : 65,4—1 : 63,0	1 : 66,7—1 : 64,2	1 : 67,9—1 : 65,4	1 : 69,2—1 : 66,6
2,67	15	1 : 60,6—1 : 60,1	1 : 61,8—1 : 61,2	1 : 62,9—1 : 62,4	1 : 64,1—1 : 63,6	1 : 65,3—1 : 64,8	1 : 66,5—1 : 65,9
		265	270	275	280	285	290
1	40	—1 : 161,1	—1 : 165,2	—1 : 169,3	—1 : 173,5	—1 : 177,8	—1 : 182,2
1,03	39	1 : 161,0—1 : 156,9	1 : 165,1—1 : 160,7	1 : 169,2—1 : 164,7	1 : 173,4—1 : 168,7	1 : 177,7—1 : 172,8	1 : 182,1—1 : 176,9
1,05	38	1 : 156,8—1 : 152,5	1 : 160,6—1 : 156,2	1 : 164,6—1 : 159,9	1 : 168,6—1 : 163,7	1 : 172,7—1 : 167,6	1 : 176,8—1 : 171,6
1,08	37	1 : 152,4—1 : 148,0	1 : 156,1—1 : 151,5	1 : 159,8—1 : 155,1	1 : 163,6—1 : 158,7	1 : 167,5—1 : 162,4	1 : 171,5—1 : 166,2
1,11	36	1 : 147,9—1 : 143,5	1 : 151,4—1 : 146,8	1 : 155,0—1 : 150,2	1 : 158,6—1 : 153,7	1 : 162,3—1 : 157,2	1 : 166,1—1 : 160,8
1,14	35	1 : 143,4—1 : 139,3	1 : 146,7—1 : 142,2	1 : 150,1—1 : 145,4	1 : 153,6—1 : 148,6	1 : 157,1—1 : 152,0	1 : 160,7—1 : 155,3
1,18	34	1 : 139,2—1 : 134,3	1 : 142,1—1 : 137,4	1 : 145,3—1 : 140,4	1 : 148,5—1 : 143,5	1 : 151,9—1 : 146,7	1 : 155,2—1 : 149,9
1,21	33	1 : 134,2—1 : 129,7	1 : 137,3—1 : 132,6	1 : 140,3—1 : 135,5	1 : 143,4—1 : 138,4	1 : 146,6—1 : 141,4	1 : 149,8—1 : 144,6
1,25	32	1 : 129,6—1 : 125,0	1 : 132,5—1 : 127,7	1 : 135,4—1 : 130,5	1 : 138,3—1 : 133,3	1 : 141,3—1 : 136,1	1 : 144,5—1 : 138,9
1,29	31	1 : 124,9—1 : 120,3	1 : 127,6—1 : 122,9	1 : 130,4—1 : 125,5	1 : 133,2—1 : 128,1	1 : 136,0—1 : 130,8	1 : 138,8—1 : 133,5
1,33	30	1 : 120,2—1 : 115,7	1 : 122,8—1 : 118,1	1 : 125,4—1 : 120,6	1 : 128,0—1 : 123,1	1 : 130,7—1 : 125,6	1 : 133,4—1 : 128,1
1,38	29	1 : 115,6—1 : 111,2	1 : 118,0—1 : 113,5	1 : 120,5—1 : 115,8	1 : 123,0—1 : 118,2	1 : 125,5—1 : 120,6	1 : 128,0—1 : 123,0
1,43	28	1 : 111,1—1 : 106,9	1 : 113,4—1 : 109,1	1 : 115,7—1 : 111,3	1 : 118,1—1 : 113,5	1 : 120,5—1 : 115,8	1 : 122,9—1 : 118,1
1,48	27	1 : 106,8—1 : 102,9	1 : 109,0—1 : 104,9	1 : 111,2—1 : 107,0	1 : 113,4—1 : 109,1	1 : 115,7—1 : 111,3	1 : 118,0—1 : 113,4
1,54	26	1 : 102,8—1 : 99,0	1 : 104,8—1 : 101,0	1 : 106,9—1 : 103,0	1 : 109,0—1 : 105,0	1 : 111,2—1 : 107,0	1 : 113,3—1 : 109,0
1,60	25	1 : 98,9—1 : 95,1	1 : 100,9—1 : 97,2	1 : 102,9—1 : 99,1	1 : 104,9—1 : 101,0	1 : 106,9—1 : 102,9	1 : 108,9—1 : 104,8
1,67	24	1 : 95,0—1 : 91,8	1 : 97,1—1 : 93,6	1 : 99,0—1 : 95,4	1 : 100,9—1 : 97,2	1 : 102,8—1 : 99,0	1 : 104,7—1 : 100,8
1,74	23	1 : 91,7—1 : 88,4	1 : 93,5—1 : 90,1	1 : 95,3—1 : 91,8	1 : 97,1—1 : 93,6	1 : 98,9—1 : 95,3	1 : 100,7—1 : 97,0
1,82	22	1 : 88,3—1 : 85,2	1 : 90,0—1 : 86,8	1 : 91,7—1 : 88,4	1 : 93,5—1 : 90,1	1 : 95,2—1 : 91,7	1 : 96,9—1 : 93,4
1,92	21	1 : 85,1—1 : 82,1	1 : 86,7—1 : 83,6	1 : 88,3—1 : 85,1	1 : 90,0—1 : 86,7	1 : 91,6—1 : 88,3	1 : 93,3—1 : 89,8
2,00	20	1 : 82,0—1 : 79,1	1 : 83,5—1 : 80,5	1 : 85,0—1 : 82,0	1 : 86,6—1 : 83,5	1 : 88,2—1 : 85,0	1 : 89,7—1 : 86,5
2,11	19	1 : 79,0—1 : 76,1	1 : 80,4—1 : 77,5	1 : 81,9—1 : 78,9	1 : 83,4—1 : 80,3	1 : 84,9—1 : 81,8	1 : 86,4—1 : 83,2
2,22	18	1 : 76,0—1 : 73,3	1 : 77,4—1 : 74,6	1 : 78,8—1 : 76,0	1 : 80,2—1 : 77,3	1 : 81,7—1 : 78,7	1 : 83,1—1 : 80,0
2,35	17	1 : 73,2—1 : 70,5	1 : 74,5—1 : 71,8	1 : 75,9—1 : 73,1	1 : 77,2—1 : 74,4	1 : 78,6—1 : 75,7	1 : 79,9—1 : 77,0
2,50	16	1 : 70,4—1 : 67,8	1 : 71,7—1 : 69,0	1 : 73,0—1 : 70,3	1 : 74,3—1 : 71,5	1 : 75,6—1 : 72,7	1 : 76,9—1 : 74,0
2,67	15	1 : 67,7—1 : 67,1	1 : 68,9—1 : 68,3	1 : 70,2—1 : 69,5	1 : 71,4—1 : 70,7	1 : 72,6—1 : 72,0	1 : 73,9—1 : 73,2
		295	300	305	310	315	320
1	40	—1 : 186,7	—1 : 191,2	—1 : 195,9	—1 : 200,6	—1 : 205,0	—1 : 210,5
1,03	39	1 : 186,6—1 : 181,2	1 : 191,1—1 : 185,5	1 : 195,8—1 : 189,9	1 : 200,5—1 : 194,4	1 : 204,9—1 : 199,0	1 : 210,4—1 : 203,7
1,05	38	1 : 181,1—1 : 175,6	1 : 185,4—1 : 179,8	1 : 189,8—1 : 183,9	1 : 194,3—1 : 188,2	1 : 198,9—1 : 192,6	1 : 203,6—1 : 197,0
1,08	37	1 : 175,5—1 : 170,0	1 : 179,7—1 : 173,9	1 : 183,8—1 : 177,9	1 : 188,1—1 : 181,9	1 : 192,5—1 : 186,0	1 : 196,9—1 : 190,2
1,11	36	1 : 169,9—1 : 164,4	1 : 173,8—1 : 168,1	1 : 177,8—1 : 171,9	1 : 181,8—1 : 175,7	1 : 185,9—1 : 179,6	1 : 190,1—1 : 183,2
1,14	35	1 : 164,3—1 : 158,8	1 : 168,0—1 : 162,3	1 : 171,8—1 : 165,8	1 : 175,6—1 : 169,4	1 : 179,5—1 : 173,1	1 : 183,1—1 : 176,8
1,18	34	1 : 158,7—1 : 153,1	1 : 162,2—1 : 156,4	1 : 165,7—1 : 159,8	1 : 169,3—1 : 163,2	1 : 173,0—1 : 166,7	1 : 176,7—1 : 170,2
1,21	33	1 : 153,0—1 : 147,5	1 : 156,3—1 : 150,6	1 : 159,7—1 : 153,8	1 : 163,1—1 : 157,0	1 : 166,6—1 : 160,2	1 : 170,1—1 : 163,5
1,25	32	1 : 147,4—1 : 141,8	1 : 150,5—1 : 144,8	1 : 153,7—1 : 147,8	1 : 156,9—1 : 150,8	1 : 160,1—1 : 153,8	1 : 163,4—1 : 156,9
1,29	31	1 : 141,7—1 : 136,2	1 : 144,7—1 : 139,0	1 : 147,7—1 : 141,8	1 : 150,7—1 : 144,7	1 : 153,7—1 : 147,5	1 : 156,8—1 : 150,4
1,33	30	1 : 136,1—1 : 130,7	1 : 138,9—1 : 133,3	1 : 141,7—1 : 135,9	1 : 144,6—1 : 138,6	1 : 147,4—1 : 141,3	1 : 150,3—1 : 144,1
1,38	29	1 : 130,6—1 : 125,4	1 : 133,2—1 : 127,8	1 : 135,8—1 : 130,3	1 : 138,5—1 : 133,0	1 : 141,2—1 : 135,4	1 : 144,0—1 : 138,0
1,43	28	1 : 125,3—1 : 120,3	1 : 127,7—1 : 122,7	1 : 130,2—1 : 125,0	1 : 132,9—1 : 127,4	1 : 135,3—1 : 129,8	1 : 137,9—1 : 132,2
1,48	27	1 : 120,2—1 : 115,6	1 : 122,6—1 : 117,8	1 : 124,9—1 : 120,0	1 : 127,3—1 : 122,2	1 : 129,7—1 : 124,5	1 : 132,1—1 : 126,8
1,54	26	1 : 115,5—1 : 111,1	1 : 117,7—1 : 113,1	1 : 119,9—1 : 115,2	1 : 122,1—1 : 117,3	1 : 124,4—1 : 119,5	1 : 126,7—1 : 121,6
1,60	25	1 : 111,0—1 : 106,8	1 : 113,0—1 : 108,7	1 : 115,1—1 : 110,7	1 : 117,2—1 : 112,7	1 : 119,4—1 : 114,7	1 : 121,5—1 : 116,8
1,67	24	1 : 106,7—1 : 102,7	1 : 108,6—1 : 104,6	1 : 110,6—1 : 106,4	1 : 112,6—1 : 108,3	1 : 114,6—1 : 110,2	1 : 116,7—1 : 112,2
1,74	23	1 : 102,6—1 : 98,8	1 : 104,5—1 : 100,5	1 : 106,3—1 : 102,3	1 : 108,2—1 : 104,3	1 : 110,1—1 : 105,9	1 : 112,1—1 : 107,8
1,82	22	1 : 98,7—1 : 95,0	1 : 100,4—1 : 96,7	1 : 102,2—1 : 98,4	1 : 104,2—1 : 100,1	1 : 105,8—1 : 101,8	1 : 107,7—1 : 103,6
1,92	21	1 : 94,9—1 : 91,4	1 : 96,6—1 : 93,0	1 : 98,3—1 : 94,7	1 : 100,0—1 : 96,3	1 : 101,7—1 : 97,9	1 : 103,5—1 : 99,6
2,00	20	1 : 91,3—1 : 88,0	1 : 92,9—1 : 89,5	1 : 94,6—1 : 91,0	1 : 96,2—1 : 92,6	1 : 97,8—1 : 94,1	1 : 99,5—1 : 95,7
2,11	19	1 : 87,9—1 : 84,6	1 : 89,4—1 : 86,1	1 : 90,9—1 : 87,6	1 : 92,5—1 : 89,0	1 : 94,0—1 : 90,5	1 : 95,6—1 : 92,0
2,22	18	1 : 84,5—1 : 81,4	1 : 86,0—1 : 82,8	1 : 87,5—1 : 84,2	1 : 88,9—1 : 85,6	1 : 90,4—1 : 87,0	1 : 91,9—1 : 88,4
2,35	17	1 : 81,3—1 : 78,3	1 : 82,7—1 : 79,6	1 : 84,1—1 : 80,9	1 : 85,5—1 : 82,2	1 : 86,9—1 : 83,6	1 : 88,3—1 : 84,9
2,50	16	1 : 78,2—1 : 75,2	1 : 79,5—1 : 76,5	1 : 80,8—1 : 77,7	1 : 82,1—1 : 79,0	1 : 83,5—1 : 80,3	1 : 84,8—1 : 81,5
2,67	15	1 : 75,1—1 : 74,4	1 : 76,4—1 : 75,6	1 : 77,6—1 : 76,9	1 : 78,9—1 : 78,1	1 : 80,2—1 : 79,4	1 : 81,4—1 : 80,6

Koeffizient 40 / x km	km	Wagen-Bruttolast in Tonnen					
		325	330	335	340	345	350
1	40	—1 : 215,5	—1 : 220,7	—1 : 226,0	—1 : 231,5	—1 : 237,0	—1 : 242,7
1,03	39	1 : 215,4—1 : 208,5	1 : 220,6—1 : 213,4	1 : 225,9—1 : 218,4	1 : 231,4—1 : 223,6	1 : 236,9—1 : 228,8	1 : 242,6—1 : 234,1
1,05	38	1 : 208,4—1 : 201,5	1 : 213,3—1 : 206,2	1 : 218,3—1 : 210,9	1 : 223,5—1 : 215,7	1 : 228,7—1 : 220,6	1 : 234,0—1 : 225,6
1,08	37	1 : 201,4—1 : 194,5	1 : 206,1—1 : 198,8	1 : 210,8—1 : 203,3	1 : 215,6—1 : 207,8	1 : 220,5—1 : 212,4	1 : 225,5—1 : 217,1
1,11	36	1 : 194,4—1 : 187,5	1 : 198,7—1 : 191,6	1 : 203,2—1 : 195,8	1 : 207,7—1 : 200,0	1 : 212,3—1 : 204,4	1 : 217,0—1 : 208,8
1,14	35	1 : 187,4—1 : 180,6	1 : 191,5—1 : 184,5	1 : 195,7—1 : 188,4	1 : 199,9—1 : 192,4	1 : 204,3—1 : 196,4	1 : 208,7—1 : 200,6
1,18	34	1 : 180,5—1 : 173,7	1 : 184,4—1 : 177,3	1 : 188,3—1 : 181,0	1 : 192,3—1 : 184,8	1 : 196,3—1 : 188,6	1 : 200,5—1 : 192,5
1,21	33	1 : 173,6—1 : 166,9	1 : 177,2—1 : 170,3	1 : 180,9—1 : 173,8	1 : 184,7—1 : 177,3	1 : 188,5—1 : 180,8	1 : 192,4—1 : 184,4
1,25	32	1 : 166,8—1 : 160,1	1 : 170,2—1 : 163,3	1 : 173,7—1 : 166,5	1 : 177,2—1 : 169,8	1 : 180,7—1 : 173,1	1 : 184,3—1 : 176,5
1,29	31	1 : 160,0—1 : 153,4	1 : 163,2—1 : 156,4	1 : 166,4—1 : 159,4	1 : 169,7—1 : 162,5	1 : 173,0—1 : 165,6	1 : 176,4—1 : 168,8
1,33	30	1 : 153,3—1 : 146,8	1 : 156,3—1 : 149,6	1 : 159,3—1 : 152,5	1 : 162,4—1 : 155,4	1 : 165,5—1 : 158,3	1 : 168,7—1 : 161,2
1,38	29	1 : 146,7—1 : 140,6	1 : 149,5—1 : 143,2	1 : 152,4—1 : 145,9	1 : 155,3—1 : 148,5	1 : 158,2—1 : 151,3	1 : 161,1—1 : 154,0
1,43	28	1 : 140,5—1 : 134,6	1 : 143,1—1 : 137,1	1 : 145,8—1 : 139,6	1 : 148,4—1 : 142,1	1 : 151,2—1 : 144,7	1 : 153,9—1 : 147,3
1,48	27	1 : 134,5—1 : 129,1	1 : 137,0—1 : 131,4	1 : 139,5—1 : 133,7	1 : 142,0—1 : 136,1	1 : 144,6—1 : 138,5	1 : 147,2—1 : 141,0
1,54	26	1 : 129,0—1 : 123,8	1 : 131,3—1 : 126,0	1 : 133,6—1 : 128,2	1 : 136,0—1 : 130,5	1 : 138,4—1 : 132,7	1 : 140,9—1 : 135,0
1,60	25	1 : 123,7—1 : 118,8	1 : 125,9—1 : 120,9	1 : 128,1—1 : 123,0	1 : 130,4—1 : 125,1	1 : 132,6—1 : 127,3	1 : 134,9—1 : 129,4
1,67	24	1 : 118,7—1 : 114,1	1 : 120,8—1 : 116,1	1 : 122,9—1 : 118,1	1 : 125,0—1 : 120,1	1 : 127,2—1 : 122,1	1 : 129,3—1 : 124,1
1,74	23	1 : 114,0—1 : 109,6	1 : 116,0—1 : 111,5	1 : 118,0—1 : 113,4	1 : 120,0—1 : 115,2	1 : 122,0—1 : 117,2	1 : 124,0—1 : 119,1
1,82	22	1 : 109,5—1 : 105,3	1 : 111,4—1 : 107,1	1 : 113,3—1 : 108,9	1 : 115,1—1 : 110,7	1 : 117,1—1 : 112,5	1 : 119,0—1 : 114,3
1,92	21	1 : 105,2—1 : 101,2	1 : 107,0—1 : 102,9	1 : 108,8—1 : 104,6	1 : 110,6—1 : 106,3	1 : 112,4—1 : 108,0	1 : 114,2—1 : 109,7
2,00	20	1 : 101,1—1 : 97,3	1 : 102,8—1 : 99,0	1 : 104,5—1 : 100,5	1 : 106,2—1 : 102,1	1 : 107,9—1 : 103,7	1 : 109,6—1 : 105,3
2,11	19	1 : 97,2—1 : 93,5	1 : 98,9—1 : 95,0	1 : 100,4—1 : 96,5	1 : 102,0—1 : 98,0	1 : 103,6—1 : 99,6	1 : 105,2—1 : 101,1
2,22	18	1 : 93,4—1 : 89,8	1 : 94,9—1 : 91,3	1 : 96,4—1 : 92,7	1 : 97,9—1 : 94,2	1 : 99,5—1 : 95,6	1 : 101,0—1 : 97,1
2,35	17	1 : 89,7—1 : 86,3	1 : 91,2—1 : 87,7	1 : 92,6—1 : 89,0	1 : 94,1—1 : 90,4	1 : 95,5—1 : 91,7	1 : 97,0—1 : 93,2
2,50	16	1 : 86,2—1 : 82,9	1 : 87,6—1 : 84,1	1 : 88,9—1 : 85,4	1 : 90,3—1 : 86,7	1 : 91,6—1 : 88,0	1 : 93,1—1 : 89,4
2,67	15	1 : 82,8—1 : 81,9	1 : 84,0—1 : 83,2	1 : 85,3—1 : 84,5	1 : 86,6—1 : 85,8	1 : 87,9—1 : 87,1	1 : 89,3—1 : 88,4
		355	360	365	370	375	380
1	40	—1 : 249	—1 : 255	—1 : 261	—1 : 267	—1 : 273	—1 : 280
1,03	39	1 : 248 —1 : 240	1 : 254 —1 : 245	1 : 260 —1 : 251	1 : 266 —1 : 257	1 : 272 —1 : 263	1 : 279 —1 : 269
1,05	38	1 : 239 —1 : 231	1 : 244 —1 : 236	1 : 250 —1 : 241	1 : 256 —1 : 247	1 : 262 —1 : 252	1 : 268 —1 : 258
1,08	37	1 : 230 —1 : 222	1 : 235 —1 : 227	1 : 240 —1 : 232	1 : 246 —1 : 237	1 : 251 —1 : 242	1 : 257 —1 : 247
1,11	36	1 : 221 —1 : 213	1 : 226 —1 : 218	1 : 231 —1 : 223	1 : 236 —1 : 227	1 : 241 —1 : 232	1 : 246 —1 : 237
1,14	35	1 : 212 —1 : 205	1 : 217 —1 : 209	1 : 222 —1 : 213	1 : 226 —1 : 218	1 : 231 —1 : 222	1 : 236 —1 : 227
1,18	34	1 : 204 —1 : 196	1 : 208 —1 : 200	1 : 212 —1 : 204	1 : 217 —1 : 209	1 : 221 —1 : 213	1 : 226 —1 : 217
1,21	33	1 : 195 —1 : 188	1 : 199 —1 : 192	1 : 203 —1 : 196	1 : 208 —1 : 200	1 : 212 —1 : 203	1 : 216 —1 : 207
1,25	32	1 : 187 —1 : 180	1 : 191 —1 : 183	1 : 195 —1 : 187	1 : 199 —1 : 191	1 : 202 —1 : 194	1 : 206 —1 : 198
1,29	31	1 : 179 —1 : 172	1 : 182 —1 : 175	1 : 186 —1 : 179	1 : 190 —1 : 182	1 : 193 —1 : 185	1 : 197 —1 : 189
1,33	30	1 : 171 —1 : 164	1 : 174 —1 : 167	1 : 178 —1 : 170	1 : 181 —1 : 173	1 : 184 —1 : 177	1 : 188 —1 : 180
1,38	29	1 : 163 —1 : 157	1 : 166 —1 : 160	1 : 169 —1 : 163	1 : 172 —1 : 165	1 : 176 —1 : 168	1 : 179 —1 : 171
1,43	28	1 : 156 —1 : 150	1 : 159 —1 : 153	1 : 162 —1 : 155	1 : 164 —1 : 158	1 : 167 —1 : 161	1 : 170 —1 : 163
1,48	27	1 : 149 —1 : 143	1 : 152 —1 : 146	1 : 154 —1 : 148	1 : 157 —1 : 151	1 : 160 —1 : 154	1 : 162 —1 : 156
1,54	26	1 : 142 —1 : 137	1 : 145 —1 : 140	1 : 147 —1 : 142	1 : 150 —1 : 144	1 : 153 —1 : 147	1 : 155 —1 : 149
1,60	25	1 : 136 —1 : 132	1 : 139 —1 : 134	1 : 141 —1 : 136	1 : 143 —1 : 138	1 : 146 —1 : 141	1 : 148 —1 : 143
1,67	24	1 : 131 —1 : 126	1 : 133 —1 : 128	1 : 135 —1 : 130	1 : 137 —1 : 132	1 : 140 —1 : 135	1 : 142 —1 : 137
1,74	23	1 : 125 —1 : 121	1 : 127 —1 : 123	1 : 129 —1 : 125	1 : 131 —1 : 127	1 : 134 —1 : 129	1 : 136 —1 : 131
1,82	22	1 : 120 —1 : 116	1 : 122 —1 : 118	1 : 124 —1 : 120	1 : 126 —1 : 122	1 : 128 —1 : 124	1 : 130 —1 : 126
1,92	21	1 : 115 —1 : 111	1 : 117 —1 : 113	1 : 119 —1 : 115	1 : 121 —1 : 117	1 : 123 —1 : 119	1 : 125 —1 : 120
2,00	20	1 : 110 —1 : 107	1 : 112 —1 : 109	1 : 114 —1 : 110	1 : 116 —1 : 112	1 : 118 —1 : 114	1 : 119 —1 : 115
2,11	19	1 : 106 —1 : 103	1 : 108 —1 : 104	1 : 109 —1 : 106	1 : 111 —1 : 107	1 : 113 —1 : 109	1 : 114 —1 : 111
2,22	18	1 : 102 —1 : 99	1 : 103 —1 : 100	1 : 105 —1 : 102	1 : 106 —1 : 103	1 : 108 —1 : 105	1 : 110 —1 : 106
2,35	17	1 : 98 —1 : 95	1 : 99 —1 : 96	1 : 101 —1 : 97	1 : 102 —1 : 99	1 : 104 —1 : 100	1 : 105 —1 : 102
2,50	16	1 : 94 —1 : 90,7	1 : 95 —1 : 92,1	1 : 96 —1 : 93,4	1 : 98 —1 : 94,8	1 : 99 —1 : 96,1	1 : 101 —1 : 97,5
2,67	15	1 : 90,6—1 : 89,7	1 : 92,0—1 : 91,0	1 : 93,3—1 : 92,3	1 : 94,7—1 : 93,7	1 : 96,0—1 : 95,0	1 : 97,4—1 : 96,3
		385	390	395	400	405	410
1	40	—1 : 287	—1 : 293	—1 : 301	—1 : 308	—1 : 315	—1 : 323
1,03	39	1 : 286 —1 : 275	1 : 292 —1 : 282	1 : 300 —1 : 288	1 : 307 —1 : 295	1 : 314 —1 : 302	1 : 322 —1 : 309
1,05	38	1 : 274 —1 : 264	1 : 281 —1 : 270	1 : 287 —1 : 276	1 : 294 —1 : 282	1 : 301 —1 : 289	1 : 308 —1 : 295
1,08	37	1 : 263 —1 : 253	1 : 269 1 : 258	1 : 275 —1 : 264	1 : 281 —1 : 270	1 : 288 —1 : 276	1 : 294 —1 : 282
1,11	36	1 : 252 —1 : 242	1 : 257 —1 : 247	1 : 263 —1 : 252	1 : 269 —1 : 258	1 : 275 —1 : 263	1 : 281 —1 : 269
1,14	35	1 : 241 —1 : 232	1 : 246 —1 : 236	1 : 251 —1 : 241	1 : 257 —1 : 246	1 : 262 —1 : 251	1 : 268 —1 : 256
1,18	34	1 : 231 —1 : 221	1 : 235 —1 : 226	1 : 240 —1 : 230	1 : 245 —1 : 235	1 : 250 —1 : 240	1 : 255 —1 : 244
1,21	33	1 : 220 —1 : 211	1 : 225 —1 : 216	1 : 229 —1 : 220	1 : 234 —1 : 224	1 : 239 —1 : 228	1 : 243 —1 : 233
1,25	32	1 : 210 —1 : 202	1 : 215 —1 : 205	1 : 219 —1 : 209	1 : 223 —1 : 213	1 : 227 —1 : 217	1 : 232 —1 : 221
1,29	31	1 : 201 —1 : 192	1 : 204 —1 : 196	1 : 208 —1 : 199	1 : 212 —1 : 203	1 : 216 —1 : 207	1 : 220 —1 : 210
1,33	30	1 : 191 —1 : 183	1 : 195 —1 : 186	1 : 198 —1 : 190	1 : 202 —1 : 193	1 : 206 —1 : 196	1 : 209 —1 : 200
1,38	29	1 : 182 —1 : 174	1 : 185 —1 : 177	1 : 189 —1 : 180	1 : 192 —1 : 184	1 : 195 —1 : 187	1 : 199 —1 : 190
1,43	28	1 : 173 —1 : 166	1 : 176 —1 : 169	1 : 179 —1 : 172	1 : 183 —1 : 175	1 : 186 —1 : 178	1 : 189 —1 : 181
1,48	27	1 : 165 —1 : 159	1 : 168 —1 : 161	1 : 171 —1 : 164	1 : 174 —1 : 167	1 : 177 —1 : 170	1 : 180 —1 : 172
1,54	26	1 : 158 —1 : 152	1 : 160 —1 : 154	1 : 163 —1 : 157	1 : 166 —1 : 159	1 : 169 —1 : 162	1 : 171 —1 : 164
1,60	25	1 : 151 —1 : 145	1 : 153 —1 : 147	1 : 156 —1 : 150	1 : 158 —1 : 152	1 : 161 —1 : 155	1 : 163 —1 : 157
1,67	24	1 : 144 —1 : 139	1 : 146 —1 : 141	1 : 149 —1 : 143	1 : 151 —1 : 146	1 : 154 —1 : 148	1 : 156 —1 : 150
1,74	23	1 : 138 —1 : 133	1 : 140 —1 : 135	1 : 142 —1 : 137	1 : 145 —1 : 139	1 : 147 —1 : 141	1 : 149 —1 : 144
1,82	22	1 : 132 —1 : 127	1 : 134 —1 : 129	1 : 136 —1 : 131	1 : 138 —1 : 133	1 : 140 —1 : 135	1 : 143 —1 : 137
1,92	21	1 : 126 —1 : 122	1 : 128 —1 : 124	1 : 130 —1 : 126	1 : 132 —1 : 128	1 : 134 —1 : 130	1 : 136 —1 : 131
2,00	20	1 : 121 —1 : 117	1 : 123 —1 : 119	1 : 125 —1 : 121	1 : 127 —1 : 122	1 : 129 —1 : 124	1 : 130 —1 : 126
2,11	19	1 : 116 —1 : 112	1 : 118 —1 : 114	1 : 120 —1 : 116	1 : 121 —1 : 117	1 : 123 —1 : 119	1 : 125 —1 : 121
2,22	18	1 : 111 —1 : 108	1 : 113 —1 : 109	1 : 115 —1 : 111	1 : 116 —1 : 112	1 : 118 —1 : 114	1 : 120 —1 : 115
2,35	17	1 : 107 —1 : 103	1 : 108 —1 : 105	1 : 110 —1 : 106	1 : 111 —1 : 108	1 : 113 —1 : 109	1 : 114 —1 : 111
2,50	16	1 : 102 —1 : 99,0	1 : 104 —1 : 100,3	1 : 105 —1 : 101,7	1 : 107 —1 : 103,1	1 : 108 —1 : 104,5	1 : 110 —1 : 105,9
2,67	15	1 : 98,9—1 : 97,7	1 : 100,2—1 : 99,1	1 : 101,6—1 : 100,4	1 : 103,0—1 : 101,8	1 : 104,4—1 : 103,2	1 : 105,8—1 : 104,6

Koeffizient 40 / x km	km	Wagen-Bruttolast in Tonnen					
		415	420	425	430	435	440
1	40	—1:331	—1:339	—1:347	—1:356	—1:365	—1:374
1,03	39	1:330 —1:316	1:338 —1:324	1:346 —1:331	1:355 —1:339	1:364 —1:347	1:373 —1:355
1,05	38	1:315 —1:302	1:323 —1:309	1:330 —1:316	1:338 —1:323	1:346 —1:330	1:354 —1:338
1,08	37	1:301 —1:288	1:308 —1:294	1:315 —1:301	1:322 —1:307	1:329 —1:314	1:337 —1:321
1,11	36	1:287 —1:275	1:293 —1:280	1:300 —1:286	1:306 —1:292	1:313 —1:299	1:320 —1:305
1,14	35	1:274 —1:262	1:279 —1:267	1:285 —1:272	1:291 —1:278	1:298 —1:284	1:304 —1:290
1,18	34	1:261 —1:249	1:266 —1:254	1:271 —1:259	1:277 —1:264	1:283 —1:269	1:289 —1:275
1,21	33	1:248 —1:237	1:253 —1:242	1:258 —1:246	1:263 —1:251	1:268 —1:256	1:274 —1:261
1,25	32	1:236 —1:225	1:241 —1:230	1:245 —1:234	1:250 —1:238	1:255 —1:243	1:260 —1:247
1,29	31	1:224 —1:214	1:229 —1:218	1:233 —1:222	1:237 —1:226	1:242 —1:230	1:246 —1:234
1,33	30	1:213 —1:203	1:217 —1:207	1:221 —1:211	1:225 —1:214	1:229 —1:218	1:233 —1:222
1,38	29	1:202 —1:193	1:206 —1:197	1:210 —1:200	1:213 —1:203	1:217 —1:207	1:221 —1:210
1,43	28	1:192 —1:184	1:196 —1:187	1:199 —1:190	1:202 —1:193	1:206 —1:196	1:209 —1:199
1,48	27	1:183 —1:175	1:186 —1:178	1:189 —1:181	1:192 —1:184	1:195 —1:187	1:198 —1:190
1,54	26	1:174 —1:167	1:177 —1:170	1:180 —1:172	1:183 —1:175	1:186 —1:178	1:189 —1:180
1,60	25	1:166 —1:159	1:169 —1:162	1:171 —1:164	1:174 —1:167	1:177 —1:169	1:179 —1:172
1,67	24	1:158 —1:152	1:161 —1:155	1:163 —1:157	1:166 —1:159	1:168 —1:162	1:171 —1:164
1,74	23	1:151 —1:146	1:154 —1:148	1:156 —1:150	1:158 —1:152	1:161 —1:154	1:163 —1:157
1,82	22	1:145 —1:139	1:147 —1:141	1:149 —1:143	1:151 —1:146	1:153 —1:148	1:156 —1:150
1,92	21	1:138 —1:133	1:140 —1:135	1:142 —1:137	1:145 —1:139	1:147 —1:141	1:149 —1:143
2,00	20	1:132 —1:128	1:134 —1:130	1:136 —1:131	1:138 —1:133	1:140 —1:135	1:142 —1:137
2,11	19	1:127 —1:122	1:129 —1:124	1:130 —1:126	1:132 —1:127	1:134 —1:129	1:136 —1:131
2,22	18	1:121 —1:117	1:123 —1:119	1:125 —1:120	1:126 —1:122	1:128 —1:124	1:130 —1:125
2,35	17	1:116 —1:112	1:118 —1:114	1:119 —1:115	1:121 —1:117	1:123 —1:118	1:124 —1:120
2,50	16	1:111 —1:107,3	1:113 —1:108,8	1:114 —1:110,2	1:116 —1:111,7	1:117 —1:113,1	1:119 —1:114,6
2,67	15	1:107,2—1:106,0	1:108,7—1:107,4	1:110,1—1:108,8	1:111,6—1:110,3	1:113,0—1:111,7	1:114,5—1:113,2
		445	450	455	460	465	470
1	40	—1:383	—1:393	—1:403	—1:414	—1:423	—1:434
1,03	39	1:382 —1:364	1:392 —1:373	1:402 —1:382	1:413 —1:391	1:422 —1:401	1:433 —1:410
1,05	38	1:363 —1:346	1:372 —1:354	1:381 —1:362	1:390 —1:370	1:400 —1:379	1:409 —1:388
1,08	37	1:345 —1:328	1:353 —1:335	1:361 —1:343	1:369 —1:350	1:378 —1:358	1:387 —1:366
1,11	36	1:327 —1:311	1:334 —1:318	1:342 —1:325	1:349 —1:332	1:357 —1:339	1:365 —1:346
1,14	35	1:310 —1:295	1:317 —1:302	1:324 —1:308	1:331 —1:314	1:338 —1:320	1:345 —1:327
1,18	34	1:294 —1:280	1:301 —1:286	1:307 —1:291	1:313 —1:297	1:319 —1:303	1:326 —1:309
1,21	33	1:279 —1:266	1:285 —1:271	1:290 —1:276	1:296 —1:281	1:302 —1:286	1:308 —1:292
1,25	32	1:265 —1:252	1:270 —1:256	1:275 —1:261	1:280 —1:266	1:285 —1:271	1:291 —1:276
1,29	31	1:251 —1:238	1:255 —1:242	1:260 —1:247	1:265 —1:251	1:270 —1:256	1:275 —1:260
1,33	30	1:237 —1:225	1:241 —1:229	1:246 —1:233	1:250 —1:237	1:255 —1:241	1:259 —1:245
1,38	29	1:224 —1:214	1:228 —1:217	1:232 —1:221	1:236 —1:224	1:240 —1:228	1:244 —1:232
1,43	28	1:213 —1:203	1:216 —1:206	1:220 —1:209	1:223 —1:213	1:227 —1:216	1:231 —1:220
1,48	27	1:202 —1:193	1:205 —1:196	1:208 —1:199	1:212 —1:202	1:215 —1:205	1:219 —1:208
1,54	26	1:192 —1:183	1:195 —1:186	1:198 —1:189	1:201 —1:192	1:204 —1:195	1:207 —1:198
1,60	25	1:182 —1:175	1:185 —1:177	1:188 —1:180	1:191 —1:183	1:194 —1:185	1:197 —1:188
1,67	24	1:174 —1:167	1:176 1:169	1:179 —1:171	1:182 —1:174	1:184 —1:176	1:187 —1:179
1,74	23	1:166 —1:159	1:168 —1:161	1:170 —1:164	1:173 —1:166	1:175 —1:168	1:178 —1:171
1,82	22	1:158 —1:152	1:160 —1:154	1:163 —1:156	1:165 —1:158	1:167 —1:161	1:170 —1:163
1,92	21	1:151 —1:145	1:153 —1:147	1:155 —1:149	1:157 —1:151	1:160 —1:153	1:162 —1:155
2,00	20	1:144 —1:139	1:146 —1:141	1:148 —1:143	1:150 —1:145	1:152 —1:146	1:154 —1:148
2,11	19	1:138 1:133	1:140 —1:134	1:142 —1:136	1:144 —1:138	1:145 —1:140	1:147 —1:142
2,22	18	1:132 —1:127	1:133 —1:129	1:135 —1:130	1:137 —1:132	1:139 —1:134	1:141 —1:135
2,35	17	1:126 —1:121	1:128 —1:123	1:129 —1:125	1:131 —1:126	1:133 —1:128	1:134 —1:129
2,50	16	1:120 —1:116,1	1:122 —1:117,6	1:124 —1:119,1	1:125 —1:120,6	1:127 —1:122,2	1:128 —1:123,6
2,67	15	1:116,0—1:114,6	1:117,5—1:116,1	1:119,0—1:117,5	1:120,5—1:119,0	1:122,1—1:120,5	1:123,5—1:122,0
		475	480	485	490	495	500
1	40	—1:446	—1:457	—1:469	—1:482	—1:495	—1:508
1,03	39	1:445 —1:421	1:456 —1:431	1:468 —1:442	1:481 —1:453	1:494 —1:464	1:507 —1:476
1,05	38	1:420 —1:397	1:430 —1:406	1:441 —1:416	1:452 —1:426	1:463 —1:436	1:475 —1:447
1,08	37	1:396 —1:374	1:405 —1:383	1:415 —1:392	1:425 —1:401	1:435 —1:410	1:446 —1:419
1,11	36	1:373 —1:354	1:382 —1:361	1:391 —1:369	1:400 —1:377	1:409 —1:385	1:418 —1:394
1,14	35	1:353 —1:334	1:360 —1:341	1:368 —1:348	1:376 —1:355	1:384 —1:362	1:393 —1:370
1,18	34	1:333 —1:315	1:340 —1:321	1:347 —1:328	1:354 —1:334	1:361 —1:341	1:369 —1:348
1,21	33	1:314 —1:297	1:320 —1:303	1:327 —1:309	1:333 —1:315	1:340 —1:321	1:347 —1:327
1,25	32	1:296 —1:281	1:302 —1:286	1:308 —1:291	1:314 —1:296	1:320 —1:302	1:326 —1:307
1,29	31	1:280 —1:265	1:285 —1:269	1:290 —1:274	1:295 —1:279	1:301 —1:284	1:306 —1:289
1,33	30	1:264 —1:250	1:268 —1:254	1:273 —1:258	1:278 —1:263	1:283 —1:267	1:288 —1:271
1,38	29	1:249 —1:236	1:253 —1:240	1:257 —1:244	1:262 —1:247	1:266 —1:252	1:270 —1:256
1,43	28	1:235 —1:223	1:239 —1:227	1:243 —1:230	1:246 —1:234	1:251 —1:237	1:255 —1:241
1,48	27	1:222 —1:211	1:226 —1:215	1:229 —1:218	1:233 —1:221	1:236 —1:225	1:240 —1:228
1,54	26	1:210 —1:201	1:214 —1:204	1:217 —1:207	1:220 —1:210	1:224 —1:213	1:227 —1:216
1,60	25	1:200 —1:191	1:203 —1:194	1:206 —1:196	1:209 —1:199	1:212 —1:202	1:215 —1:205
1,67	24	1:190 —1:182	1:193 —1:184	1:195 —1:187	1:198 —1:189	1:201 —1:192	1:204 —1:195
1,74	23	1:181 —1:173	1:183 —1:175	1:186 —1:178	1:188 —1:180	1:191 —1:183	1:194 —1:185
1,82	22	1:172 —1:165	1:174 —1:167	1:177 —1:170	1:179 —1:172	1:182 —1:174	1:184 —1:177
1,92	21	1:164 —1:157	1:166 —1:160	1:169 —1:162	1:171 —1:164	1:173 —1:166	1:176 —1:168
2,00	20	1:156 —1:150	1:159 —1:152	1:161 —1:154	1:163 —1:156	1:165 —1:158	1:167 —1:160
2,11	19	1:149 —1:144	1:151 —1:145	1:153 —1:147	1:155 —1:149	1:157 —1:151	1:159 —1:153
2,22	18	1:143 —1:137	1:144 —1:139	1:146 —1:141	1:148 —1:142	1:150 —1:144	1:152 —1:146
2,35	17	1:136 —1:131	1:138 —1:133	1:140 —1:134	1:141 —1:136	1:143 —1:138	1:145 —1:139
2,50	16	1:130 —1:125,2	1:132 —1:126,7	1:133 —1:128,3	1:135 —1:129,8	1:137 —1:131,4	1:138 —1:133,0
2,67	15	1:125,1—1:123,5	1:126,6—1:125,0	1:128,2—1:126,6	1:129,7—1:128,1	1:131,3—1:129,6	1:132,9—1:131,2

Koeffizient 40 / x km	km	Wagen-Bruttolast in Tonnen					
		505	510	515	520	525	530
1	40	—1:522	—1:536	—1:551	—1:567	—1:583	—1:600
1,03	39	1:521 —1:488	1:535 —1:501	1:550 —1:514	1:566 —1:528	1:582 —1:542	1:599 —1:556
1,05	38	1:487 —1:458	1:500 —1:469	1:513 —1:480	1:527 —1:492	1:541 —1:505	1:555 —1:517
1,08	37	1:457 —1:429	1:468 —1:439	1:479 —1:449	1:491 —1:460	1:504 —1:470	1:516 —1:482
1,11	36	1:428 —1:402	1:438 —1:411	1:448 —1:420	1:459 —1:430	1:469 —1:439	1:481 —1:449
1,14	35	1:401 —1:378	1:410 —1:386	1:419 —1:394	1:429 —1:402	1:438 —1:411	1:448 —1:419
1,18	34	1:377 —1:355	1:385 —1:362	1:393 —1:369	1:401 —1:376	1:410 —1:384	1:418 —1:392
1,21	33	1:354 —1:333	1:361 —1:339	1:368 —1:346	1:375 —1:353	1:383 —1:359	1:391 —1:366
1,25	32	1:332 —1:313	1:338 —1:318	1:345 —1:324	1:352 —1:330	1:358 —1:336	1:365 —1:343
1,29	31	1:312 —1:294	1:317 —1:299	1:323 —1:304	1:329 —1:310	1:335 —1:315	1:342 —1:320
1,33	30	1:293 —1:276	1:298 —1:281	1:303 —1:285	1:309 —1:290	1:314 —1:295	1:319 —1:300
1,38	29	1:275 —1:260	1:280 —1:264	1:284 —1:268	1:289 —1:273	1:294 —1:277	1:299 —1:282
1,43	28	1:259 —1:245	1:263 —1:249	1:267 —1:253	1:272 —1:257	1:276 —1:261	1:281 —1:265
1,48	27	1:244 —1:232	1:248 —1:235	1:252 —1:239	1:256 —1:242	1:260 —1:246	1:264 —1:250
1,54	26	1:231 —1:219	1:234 —1:223	1:238 —1:226	1:241 —1:229	1:245 —1:232	1:249 —1:236
1,60	25	1:218 —1:208	1:222 —1:211	1:225 —1:214	1:228 —1:217	1:231 —1:220	1:235 —1:223
1,67	24	1:207 —1:198	1:210 —1:200	1:213 —1:203	1:216 —1:206	1:219 —1:209	1:222 —1:212
1,74	23	1:197 —1:188	1:199 —1:190	1:202 —1:193	1:205 —1:196	1:208 —1:198	1:211 —1:201
1,82	22	1:187 —1:179	1:189 —1:181	1:192 —1:184	1:195 —1:186	1:197 —1:189	1:200 —1:191
1,92	21	1:178 —1:170	1:180 —1:173	1:183 —1:175	1:185 —1:177	1:188 —1:179	1:190 —1:182
2,00	20	1:169 —1:162	1:172 —1:165	1:174 —1:167	1:176 —1:169	1:178 —1:171	1:181 —1:173
2,11	19	1:161 —1:155	1:164 —1:157	1:166 —1:159	1:168 —1:161	1:170 —1:163	1:172 —1:165
2,22	18	1:154 —1:148	1:156 —1:150	1:158 —1:151	1:160 —1:153	1:162 —1:155	1:164 —1:157
2,35	17	1:147 —1:141	1:149 —1:143	1:150 —1:145	1:152 —1:146	1:154 —1:148	1:156 —1:150
2,50	16	1:140 —1:134,6	1:142 —1:136,2	1:144 —1:137,8	1:145 —1:139,4	1:147 —1:141,1	1:149 —1:142,7
2,67	15	1:134,5—1:132,8	1:136,1—1:134,3	1:137,7—1:135,9	1:139,3—1:137,5	1:141,0—1:139,1	1:142,6—1:140,7
		535	540	545	550	555	560
1	40	—1:617	—1:635	—1:654	—1:674	—1:698	—1:716
1,03	39	1:616 —1:572	1:634 —1:587	1:653 —1:604	1:673 —1:621	1:697 —1:641	1:715 —1:654
1,05	38	1:571 —1:531	1:586 —1:544	1:603 —1:558	1:620 —1:573	1:640 —1:589	1:653 —1:604
1,08	37	1:530 —1:493	1:543 —1:505	1:557 —1:517	1:572 —1:530	1:588 —1:543	1:603 —1:557
1,11	36	1:492 —1:459	1:504 —1:470	1:516 —1:480	1:529 —1:492	1:542 —1:503	1:556 —1:515
1,14	35	1:458 —1:428	1:469 —1:438	1:479 —1:447	1:491 —1:456	1:502 —1:467	1:514 —1:477
1,18	34	1:427 —1:400	1:437 —1:408	1:446 —1:416	1:455 —1:425	1:466 —1:433	1:476 —1:442
1,21	33	1:399 —1:373	1:407 —1:381	1:415 —1:388	1:424 —1:395	1:432 —1:403	1:441 —1:411
1,25	32	1:372 —1:349	1:380 —1:355	1:387 —1:362	1:394 —1:369	1:402 —1:375	1:410 —1:382
1,29	31	1:348 —1:326	1:354 —1:332	1:361 —1:338	1:368 —1:344	1:374 —1:350	1:381 —1:356
1,33	30	1:325 —1:305	1:331 —1:310	1:337 —1:316	1:343 —1:321	1:349 —1:326	1:355 —1:332
1,38	29	1:304 —1:286	1:309 —1:291	1:315 —1:295	1:320 —1:300	1:325 —1:305	1:331 —1:310
1,43	28	1:285 —1:269	1:290 —1:273	1:294 —1:277	1:299 —1:282	1:304 —1:286	1:309 —1:290
1,48	27	1:268 —1:253	1:272 —1:257	1:276 —1:261	1:281 —1:265	1:285 —1:269	1:289 —1:273
1,54	26	1:252 —1:239	1:256 —1:243	1:260 —1:246	1:264 —1:250	1:268 —1:253	1:272 —1:257
1,60	25	1:238 —1:226	1:242 —1:230	1:245 —1:233	1:249 —1:236	1:252 —1:239	1:256 —1:243
1,67	24	1:225 —1:215	1:229 —1:218	1:232 —1:220	1:235 —1:223	1:238 —1:227	1:242 —1:230
1,74	23	1:214 —1:204	1:217 —1:206	1:219 —1:209	1:222 —1:212	1:226 —1:215	1:229 —1:218
1,82	22	1:203 —1:194	1:205 —1:196	1:208 —1:199	1:211 —1:201	1:214 —1:204	1:217 —1:206
1,92	21	1:193 —1:184	1:195 —1:186	1:198 —1:189	1:200 —1:191	1:203 —1:194	1:205 —1:196
2,00	20	1:183 —1:175	1:185 —1:177	1:188 —1:180	1:190 —1:182	1:193 —1:184	1:195 —1:186
2,11	19	1:174 —1:167	1:176 —1:169	1:179 —1:171	1:181 —1:173	1:183 —1:175	1:185 —1:177
2,22	18	1:166 —1:159	1:168 —1:161	1:170 —1:163	1:172 —1:165	1:174 —1:167	1:176 —1:169
2,35	17	1:158 —1:152	1:160 —1:153	1:162 —1:155	1:164 —1:157	1:166 —1:159	1:168 —1:161
2,50	16	1:151 —1:144,4	1:152 —1:146,0	1:154 —1:147,7	1:156 —1:149,4	1:158 —1:151,2	1:160 —1:152,8
2,67	15	1:144,3—1:142,3	1:145,9—1:144,0	1:147,6—1:145,6	1:149,3—1:147,3	1:151,1—1:148,9	1:152,7—1:150,6
		565	570	575	580	585	590
1	40	—1:739	—1:763	—1:788	—1:814	—1:841	—1:870
1,03	39	1:738 —1:676	1:762 —1:696	1:787 —1:717	1:813 —1:738	1:840 —1:761	1:869 —1:785
1,05	38	1:675 —1:620	1:695 —1:637	1:716 —1:655	1:737 —1:673	1:760 —1:692	1:784 —1:712
1,08	37	1:619 —1:571	1:636 —1:585	1:654 —1:600	1:672 —1:616	1:691 —1:632	1:711 —1:649
1,11	36	1:570 —1:527	1:584 —1:539	1:599 —1:552	1:615 —1:566	1:631 —1:579	1:648 —1:594
1,14	35	1:526 —1:487	1:538 —1:498	1:551 —1:509	1:565 —1:521	1:578 —1:533	1:593 —1:545
1,18	34	1:486 —1:452	1:497 —1:461	1:508 —1:471	1:520 —1:481	1:532 —1:491	1:544 —1:502
1,21	33	1:451 —1:419	1:460 —1:427	1:470 —1:436	1:480 —1:445	1:490 —1:454	1:501 —1:463
1,25	32	1:418 —1:389	1:426 —1:397	1:435 —1:404	1:444 —1:412	1:453 —1:420	1:462 —1:427
1,29	31	1:388 —1:362	1:396 —1:369	1:403 —1:375	1:411 —1:382	1:419 —1:389	1:426 —1:396
1,33	30	1:361 —1:338	1:368 —1:343	1:374 —1:349	1:381 —1:355	1:388 —1:361	1:395 —1:367
1,38	29	1:337 —1:315	1:342 —1:320	1:348 —1:325	1:354 —1:330	1:360 —1:336	1:366 —1:341
1,43	28	1:314 —1:295	1:319 —1:299	1:324 —1:304	1:329 —1:309	1:335 —1:314	1:340 —1:318
1,48	27	1:294 —1:277	1:298 —1:281	1:303 —1:285	1:308 —1:290	1:313 —1:294	1:317 —1:298
1,54	26	1:276 —1:261	1:280 —1:265	1:284 —1:268	1:289 —1:272	1:293 —1:276	1:297 —1:280
1,60	25	1:260 —1:246	1:264 —1:250	1:267 —1:253	1:271 —1:257	1:275 —1:260	1:279 —1:264
1,67	24	1:245 —1:233	1:249 —1:236	1:252 —1:239	1:256 —1:242	1:259 —1:245	1:263 —1:249
1,74	23	1:232 —1:220	1:235 —1:223	1:238 —1:226	1:241 —1:229	1:244 —1:232	1:248 —1:235
1,82	22	1:219 —1:209	1:222 —1:212	1:225 —1:214	1:228 —1:217	1:231 —1:220	1:234 —1:223
1,92	21	1:208 —1:198	1:211 —1:201	1:213 —1:203	1:216 —1:206	1:219 —1:208	1:222 —1:211
2,00	20	1:197 —1:189	1:200 —1:191	1:202 —1:193	1:205 —1:195	1:207 —1:198	1:210 —1:200
2,11	19	1:188 —1:179	1:190 —1:181	1:192 —1:184	1:194 —1:186	1:197 —1:188	1:199 —1:190
2,22	18	1:178 —1:171	1:180 —1:173	1:183 —1:175	1:185 —1:177	1:187 —1:179	1:189 —1:181
2,35	17	1:170 —1:162	1:172 —1:164	1:174 —1:166	1:176 —1:168	1:178 —1:170	1:180 —1:172
2,50	16	1:161 —1:154,5	1:163 —1:156,3	1:165 —1:158,0	1:167 —1:159,8	1:169 —1:161,5	1:171 —1:163,3
2,67	15	1:154,4—1:152,3	1:156,2—1:154,0	1:157,9—1:155,7	1:159,7—1:157,4	1:161,4—1:159,1	1:163,2—1:160,9

Koeffizient 40 / x km	km	Wagen-Bruttolast in Tonnen					
		595	600	605	610	615	620
1,	40	—1:900	—1:933	—1:967	—1:1003	—1:1041	—1:1082
1,03	39	1:899 —1:810	1:932 —1:836	1:966 —1:864	1:1002 —1: 893	1:1040 —1: 923	1:1081 —1: 955
1,05	38	1:809 —1:733	1:835 —1:754	1:863 —1:777	1: 892 —1: 801	1: 922 —1: 825	1: 954 —1: 851
1,08	37	1:732 —1:666	1:753 —1:684	1:776 —1:703	1: 800 —1: 722	1: 824 —1: 742	1: 850 —1: 764
1,11	36	1:665 —1:608	1:683 —1:623	1:702 —1:639	1: 721 —1: 655	1: 741 —1: 672	1: 763 —1: 690
1,14	35	1:607 —1:557	1:622 —1:570	1:638 —1:584	1: 654 —1: 597	1: 671 —1: 612	1: 689 —1: 626
1,18	34	1:556 —1:512	1:569 —1:523	1:583 —1:535	1: 596 —1: 546	1: 611 —1: 559	1: 625 —1: 571
1,21	33	1:511 —1:472	1:522 —1:481	1:534 —1:491	1: 545 —1: 501	1: 558 —1: 512	1: 570 —1: 522
1,25	32	1:471 —1:436	1:480 —1:444	1:490 —1:452	1: 500 —1: 461	1: 511 —1: 470	1: 521 —1: 479
1,29	31	1:435 —1:403	1:443 —1:410	1:451 —1:417	1: 460 —1: 425	1: 469 —1: 433	1: 478 —1: 441
1,33	30	1:402 —1:373	1:409 —1:379	1:416 —1:386	1: 424 —1: 393	1: 432 —1: 399	1: 440 —1: 406
1,38	29	1:372 —1:347	1:378 —1:352	1:385 —1:358	1: 392 —1: 364	1: 398 —1: 370	1: 405 —1: 376
1,43	28	1:346 —1:323	1:351 —1:328	1:357 —1:333	1: 363 —1: 339	1: 369 —1: 344	1: 375 —1: 349
1,48	27	1:322 —1:303	1:327 —1:307	1:332 —1:312	1: 338 —1: 316	1: 343 —1: 321	1: 348 —1: 326
1,54	26	1:302 —1:284	1:306 —1:288	1:311 —1:292	1: 315 —1: 296	1: 320 —1: 301	1: 325 —1: 305
1,60	25	1:283 —1:267	1:287 —1:271	1:291 —1:274	1: 295 —1: 278	1: 300 —1: 282	1: 304 —1: 286
1,67	24	1:266 —1:252	1:270 —1:255	1:273 —1:259	1: 277 —1: 262	1: 281 —1: 266	1: 285 —1: 269
1,74	23	1:251 —1:238	1:254 —1:241	1:258 —1:244	1: 261 —1: 247	1: 265 —1: 251	1: 268 —1: 254
1,82	22	1:237 —1:225	1:240 —1:228	1:243 —1:231	1: 246 —1: 234	1: 250 —1: 237	1: 253 —1: 240
1,92	21	1:224 —1:214	1:227 —1:216	1:230 —1:219	1: 233 —1: 221	1: 236 —1: 224	1: 239 —1: 227
2,00	20	1:213 —1:203	1:215 —1:205	1:218 —1:207	1: 220 —1: 210	1: 223 —1: 212	1: 226 —1: 215
2,11	19	1:202 —1:192	1:204 —1:195	1:206 —1:197	1: 209 —1: 199	1: 211 —1: 201	1: 214 —1: 204
2,22	18	1:191 —1:183	1:194 —1:185	1:196 —1:187	1: 198 —1: 189	1: 200 —1: 191	1: 203 —1: 193
2,35	17	1:182 —1:174	1:184 —1:176	1:186 —1:178	1: 188 —1: 180	1: 190 —1: 182	1: 192 —1: 184
2,50	16	1:173 —1:165,1	1:175 —1:166,9	1:177 —1:168,7	1: 179 —1: 170,6	1: 181 —1: 172,4	1: 183 —1: 174,2
2,67	15	1:165,0—1:162,6	1:166,8—1:164,4	1:168,6—1:166,1	1: 170,5—1: 167,9	1: 172,3—1: 169,7	1: 174,1—1: 171,5
		625	630	635	640	645	650
1	40	—1:1125	—1:1172	—1:1221	—1:1274	—1:1331	—1:1393
1,03	39	1:1124 —1: 989	1:1171 —1:1025	1:1220 —1:1063	1:1273 —1:1104	1:1330 —1:1146	1:1392 —1:1192
1,05	38	1: 988 —1: 878	1:1024 —1: 907	1:1062 —1: 937	1:1103 —1: 968	1:1145 —1:1002	1:1191 —1:1037
1,08	37	1: 877 —1: 786	1: 906 —1: 809	1: 936 —1: 833	1: 967 —1: 858	1:1001 —1: 884	1:1036 —1: 912
1,11	36	1: 785 —1: 708	1: 808 —1: 727	1: 832 —1: 747	1: 857 —1: 767	1: 883 —1: 788	1: 911 —1: 810
1,14	35	1: 707 —1: 642	1: 726 —1: 657	1: 746 —1: 674	1: 766 —1: 690	1: 787 —1: 708	1: 809 —1: 726
1,18	34	1: 641 —1: 584	1: 656 —1: 597	1: 673 —1: 611	1: 689 —1: 625	1: 707 —1: 639	1: 725 —1: 654
1,21	33	1: 583 —1: 533	1: 596 —1: 544	1: 610 —1: 556	1: 624 —1: 568	1: 638 —1: 580	1: 653 —1: 592
1,25	32	1: 532 —1: 488	1: 543 —1: 498	1: 555 —1: 508	1: 567 —1: 518	1: 579 —1: 528	1: 591 —1: 539
1,29	31	1: 487 —1: 449	1: 497 —1: 457	1: 507 —1: 465	1: 517 —1: 474	1: 527 —1: 483	1: 538 —1: 492
1,33	30	1: 448 —1: 413	1: 456 —1: 420	1: 464 —1: 428	1: 473 —1: 435	1: 482 —1: 443	1: 491 —1: 450
1,38	29	1: 412 —1: 382	1: 419 —1: 388	1: 427 —1: 395	1: 434 —1: 401	1: 442 —1: 408	1: 449 —1: 414
1,43	28	1: 381 —1: 355	1: 387 —1: 360	1: 394 —1: 366	1: 400 —1: 371	1: 407 —1: 377	1: 413 —1: 383
1,48	27	1: 354 —1: 331	1: 359 —1: 335	1: 365 —1: 340	1: 370 —1: 345	1: 376 —1: 351	1: 382 —1: 356
1,54	26	1: 330 —1: 309	1: 334 —1: 314	1: 339 —1: 318	1: 344 —1: 323	1: 350 —1: 327	1: 355 —1: 332
1,60	25	1: 308 —1: 290	1: 313 —1: 294	1: 317 —1: 298	1: 322 —1: 302	1: 326 —1: 306	1: 331 —1: 310
1,67	24	1: 289 —1: 273	1: 293 —1: 276	1: 297 —1: 280	1: 301 —1: 284	1: 305 —1: 288	1: 309 —1: 291
1,74	23	1: 272 —1: 257	1: 275 —1: 260	1: 279 —1: 264	1: 283 —1: 267	1: 287 —1: 270	1: 290 —1: 274
1,82	22	1: 256 —1: 243	1: 259 —1: 246	1: 263 —1: 249	1: 266 —1: 252	1: 269 —1: 255	1: 273 —1: 258
1,92	21	1: 242 —1: 230	1: 245 —1: 232	1: 248 —1: 235	1: 251 —1: 238	1: 254 —1: 241	1: 257 —1: 244
2,00	20	1: 229 —1: 217	1: 231 —1: 220	1: 234 —1: 223	1: 237 —1: 225	1: 240 —1: 228	1: 243 —1: 230
2,11	19	1: 216 —1: 206	1: 219 —1: 208	1: 222 —1: 211	1: 224 —1: 213	1: 227 —1: 216	1: 229 —1: 218
2,22	18	1: 205 —1: 195	1: 207 —1: 198	1: 210 —1: 200	1: 212 —1: 202	1: 215 —1: 204	1: 217 —1: 206
2,35	17	1: 194 —1: 186	1: 197 —1: 188	1: 199 —1: 190	1: 201 —1: 192	1: 203 —1: 194	1: 205 —1: 196
2,50	16	1: 185 —1: 176,1	1: 187 —1: 178,0	1: 189 —1: 179,9	1: 191 —1: 181,8	1: 193 —1: 183,7	1: 195 —1: 185,6
2,67	15	1: 176,0—1: 173,4	1: 177,9—1: 175,2	1: 179,8—1: 177,0	1: 181,7—1: 178,9	1: 183,6—1: 180,8	1: 185,5—1: 182,6
		655	660	665	670	675	680
1	40	—1:1460	—1:1532	.	.	.	.
1,03	39	1:1459—1:1241	1:1531—1:1293	—1:1349	—1:1409	—1:1474	—1:1545
1,05	38	1:1240—1:1074	1:1292—1:1113	1:1348—1:1155	1:1408—1:1199	1:1473—1:1246	1:1544—1:1296
1,08	37	1:1073—1: 941	1:1112—1: 971	1:1154—1:1003	1:1198—1:1037	1:1245—1:1072	1:1295—1:1110
1,11	36	1: 940—1: 833	1: 970—1: 857	1:1002—1: 883	1:1036—1: 909	1:1071—1: 936	1:1109—1: 965
1,14	35	1: 832—1: 745	1: 856—1: 764	1: 882—1: 784	1: 908—1: 805	1: 935—1: 827	1: 964—1: 850
1,18	34	1: 744—1: 669	1: 763—1: 685	1: 783—1: 702	1: 804—1: 719	1: 826—1: 737	1: 849—1: 755
1,21	33	1: 668—1: 605	1: 684—1: 618	1: 701—1: 632	1: 718—1: 646	1: 736—1: 661	1: 754—1: 676
1,25	32	1: 604—1: 549	1: 617—1: 561	1: 631—1: 572	1: 645—1: 584	1: 660—1: 596	1: 675—1: 608
1,29	31	1: 548—1: 501	1: 560—1: 510	1: 571—1: 520	1: 583—1: 530	1: 595—1: 540	1: 607—1: 550
1,33	30	1: 500—1: 458	1: 509—1: 466	1: 519—1: 475	1: 529—1: 483	1: 539—1: 492	1: 549—1: 500
1,38	29	1: 457—1: 421	1: 465—1: 428	1: 474—1: 435	1: 482—1: 442	1: 491—1: 450	1: 499—1: 457
1,43	28	1: 420—1: 389	1: 427—1: 395	1: 434—1: 401	1: 441—1: 408	1: 449—1: 414	1: 456—1: 421
1,48	27	1: 388—1: 361	1: 394—1: 366	1: 400—1: 372	1: 407—1: 377	1: 413—1: 383	1: 420—1: 389
1,54	26	1: 360—1: 336	1: 365—1: 341	1: 371—1: 346	1: 376—1: 351	1: 382—1: 356	1: 388—1: 361
1,60	25	1: 335—1: 315	1: 340—1: 319	1: 345—1: 323	1: 350—1: 328	1: 355—1: 332	1: 360—1: 337
1,67	24	1: 314—1: 295	1: 318—1: 299	1: 322—1: 303	1: 327—1: 307	1: 331—1: 311	1: 336—1: 315
1,74	23	1: 294—1: 277	1: 298—1: 281	1: 302—1: 284	1: 306—1: 288	1: 310—1: 292	1: 314—1: 295
1,82	22	1: 276—1: 261	1: 280—1: 264	1: 283—1: 268	1: 287—1: 271	1: 291—1: 274	1: 294—1: 278
1,92	21	1: 260—1: 246	1: 263—1: 249	1: 267—1: 252	1: 270—1: 255	1: 273—1: 258	1: 277—1: 261
2,00	20	1: 245—1: 233	1: 248—1: 236	1: 251—1: 238	1: 254—1: 241	1: 257—1: 244	1: 260—1: 247
2,11	19	1: 232—1: 220	1: 235—1: 223	1: 237—1: 225	1: 240—1: 228	1: 243—1: 230	1: 246—1: 233
2,22	18	1: 219—1: 209	1: 222—1: 211	1: 224—1: 213	1: 227—1: 216	1: 229—1: 218	1: 232—1: 220
2,35	17	1: 208—1: 198	1: 210—1: 200	1: 212—1: 202	1: 215—1: 204	1: 217—1: 206	1: 219—1: 209
2,50	16	1: 197—1: 188	1: 199—1: 190	1: 201—1: 191	1: 203—1: 193	1: 205—1: 195	1: 208—1: 197
2,67	15	1: 187—1: 185	1: 189—1: 186	1: 190—1: 188	1: 192—1: 190	1: 194—1: 192	1: 196—1: 194

Koefficient 40 / x km	km	Wagen-Bruttolast in Tonnen. 685	690	695	700	705	710
1,	40	.	.	.	.	.	.
1, 03	39	.	.	.	.	.	.
1, 05	38	—1 : 1 350	—1 : 1 408	—1 : 1 470	—1 : 1 537	.	.
1, 08	37	1 : 1 349—1 : 1 149	1 : 1 407—1 : 1 191	1 : 1 469—1 : 1 236	1 : 1 536—1 : 1 283	—1 : 1 334	—1 : 1 387
1, 11	36	1 : 1 148—1 : 996	1 : 1 190—1 : 1 027	1 : 1 235—1 : 1 061	1 : 1 282—1 : 1 096	1 : 1 333—1 : 1 133	1 : 1 386—1 : 1 172
1, 14	35	1 : 995—1 : 874	1 : 1 026—1 : 898	1 : 1 060—1 : 924	1 : 1 095—1 : 951	1 : 1 132 1 : 980	1 : 1 171—1 : 1 009
1, 18	34	1 : 873—1 : 774	1 : 897—1 : 794	1 : 923—1 : 814	1 : 950—1 : 835	1 : 979—1 : 857	1 : 1 008—1 : 880
1, 21	33	1 : 773—1 : 691	1 : 793—1 : 706	1 : 813—1 : 724	1 : 834—1 : 740	1 : 856—1 : 758	1 : 879—1 : 776
1, 25	32	1 : 690—1 : 621	1 : 705—1 : 634	1 : 723—1 : 647	1 : 739—1 : 661	1 : 757—1 : 676	1 : 775—1 : 690
1, 29	31	1 : 620—1 : 561	1 : 633—1 : 572	1 : 646—1 : 583	1 : 660—1 : 595	1 : 675—1 : 606	1 : 689—1 : 618
1, 33	30	1 : 560—1 : 509	1 : 571—1 : 518	1 : 582—1 : 528	1 : 594—1 : 538	1 : 605—1 : 547	1 : 617—1 : 557
1, 38	29	1 : 508—1 : 465	1 : 517—1 : 473	1 : 527—1 : 481	1 : 537—1 : 489	1 : 546—1 : 497	1 : 556—1 : 506
1, 43	28	1 : 464—1 : 427	1 : 472—1 : 434	1 : 480—1 : 441	1 : 488—1 : 448	1 : 496—1 : 455	1 : 505—1 : 462
1, 48	27	1 : 426—1 : 395	1 : 433—1 : 401	1 : 440—1 : 407	1 : 447—1 : 413	1 : 454—1 : 419	1 : 461—1 : 425
1, 54	26	1 : 394—1 : 366	1 : 400—1 : 371	1 : 406 1 : 377	1 : 412—1 : 382	1 : 418—1 : 388	1 : 424—1 : 393
1, 60	25	1 : 365—1 : 341	1 : 370—1 : 346	1 : 376—1 : 351	1 : 381—1 : 355	1 : 387—1 : 360	1 : 392—1 : 365
1, 67	24	1 : 340—1 : 319	1 : 345—1 : 323	1 : 350—1 : 327	1 : 354—1 : 332	1 : 359—1 : 336	1 : 364—1 : 340
1, 74	23	1 : 318—1 : 299	1 : 322—1 : 303	1 : 326—1 : 307	1 : 331—1 : 310	1 : 335—1 : 314	1 : 339—1 : 318
1, 82	22	1 : 298—1 : 281	1 : 302—1 : 284	1 : 306—1 : 288	1 : 309—1 : 291	1 : 313—1 : 295	1 : 317—1 : 298
1, 92	21	1 : 280—1 : 264	1 : 283—1 : 268	1 : 287—1 : 271	1 : 290—1 : 274	1 : 294 1 : 277	1 : 297—1 : 280
2, 00	20	1 : 263—1 : 249	1 : 267—1 : 252	1 : 270—1 : 255	1 : 273—1 : 258	1 : 276—1 : 261	1 : 279—1 : 264
2, 11	19	1 : 248—1 : 236	1 : 251—1 : 238	1 : 254—1 : 241	1 : 257—1 : 243	1 : 260—1 : 246	1 : 263—1 : 249
2, 22	18	1 : 235—1 : 223	1 : 237—1 : 225	1 : 240—1 : 228	1 : 242—1 : 230	1 : 245—1 : 232	1 : 248—1 : 235
2, 35	17	1 : 222—1 : 211	1 : 224—1 : 213	1 : 227 1 : 215	1 : 229—1 : 217	1 : 231—1 : 220	1 : 234—1 : 222
2, 50	16	1 : 210—1 : 200	1 : 212—1 : 202	1 : 214—1 : 204	1 : 216—1 : 206	1 : 219—1 : 208	1 : 221—1 : 210
2, 67	15	1 : 199—1 : 196	1 : 201—1 : 198	1 : 203—1 : 200	1 : 205—1 : 202	1 : 207—1 : 204	1 : 209—1 : 206

		715	720	725	730	735	740
1	40	.	.	.	.	.	.
1, 03	39	.	.	.	.	.	.
1, 05	38	.	.	.	.	.	.
1, 08	37	—1 : 1 445	—1 : 1 507	.	.	.	.
1, 11	36	1 : 1 444—1 : 1 214	1 : 1 506—1 : 1 258	—1 : 1 306	—1 : 1 354	—1 : 1 407	—1 : 1 463
1, 14	35	1 : 1 213—1 : 1 040	1 : 1 257—1 : 1 073	1 : 1 305—1 : 1 107	1 : 1 353—1 : 1 143	1 : 1 406—1 : 1 181	1 : 1 462—1 : 1 221
1, 18	34	1 : 1 039—1 : 904	1 : 1 072—1 : 929	1 : 1 106—1 : 955	1 : 1 142—1 : 982	1 : 1 180—1 : 1 011	1 : 1 220—1 : 1 040
1, 21	33	1 : 903—1 : 795	1 : 928 1 : 815	1 : 954—1 : 835	1 : 981—1 : 856	1 : 1 010—1 : 878	1 : 1 039—1 : 901
1, 25	32	1 : 794—1 : 706	1 : 814—1 : 721	1 : 834—1 : 738	1 : 855—1 : 754	1 : 877—1 : 771	1 : 900—1 : 789
1, 29	31	1 : 705—1 : 631	1 : 720 1 : 644	1 : 737—1 : 657	1 : 753—1 : 670	1 : 770—1 : 684	1 : 788—1 : 698
1, 33	30	1 : 630—1 : 568	1 : 643—1 : 578	1 : 656—1 : 589	1 : 669—1 : 600	1 : 683—1 : 612	1 : 697—1 : 623
1, 38	29	1 : 567—1 : 515	1 : 577—1 : 523	1 : 588—1 : 533	1 : 599—1 : 542	1 : 611—1 : 551	1 : 622—1 : 561
1, 43	28	1 : 514—1 : 470	1 : 522—1 : 477	1 : 532—1 : 485	1 : 541—1 : 493	1 : 550—1 : 501	1 560—1 : 509
1, 48	27	1 : 469—1 : 432	1 : 476—1 : 438	1 : 484—1 : 445	1 : 492—1 : 452	1 : 500—1 : 459	1 : 508—1 : 466
1, 54	26	1 : 431—1 : 399	1 : 437—1 : 405	1 : 444—1 : 410	1 : 451—1 : 416	1 : 458—1 : 422	1 : 465—1 : 428
1, 60	25	1 : 398—1 : 370	1 : 404—1 : 375	1 : 409—1 : 380	1 : 415—1 : 386	1 : 421—1 : 391	1 : 427—1 : 396
1, 67	24	1 : 369—1 : 345	1 : 374—1 : 349	1 : 379—1 : 354	1 : 385 1 : 358	1 : 390—1 : 363	1 : 395—1 : 368
1, 74	23	1 : 344—1 : 322	1 : 348—1 : 326	1 : 353—1 : 330	1 : 357—1 : 334	1 : 362—1 : 339	1 : 367—1 : 343
1, 82	22	1 : 321—1 : 302	1 : 327—1 : 306	1 : 329—1 : 309	1 : 333—1 : 313	1 : 338—1 : 317	1 : 342—1 : 320
1, 92	21	1 : 301—1 : 284	1 : 305—1 : 287	1 : 308—1 : 290	1 : 312—1 : 293	1 : 316—1 : 297	1 : 319—1 : 300
2, 00	20	1 : 283—1 : 267	1 : 286—1 : 270	1 : 289—1 : 273	1 : 292—1 : 276	1 : 296—1 : 279	1 : 299—1 : 282
2, 11	19	1 : 266—1 : 251	1 : 269—1 : 254	1 : 272—1 : 257	1 : 275—1 : 260	1 : 278—1 : 263	1 : 281—1 : 265
2, 22	18	1 : 250—1 : 237	1 : 253—1 : 240	1 : 256—1 : 242	1 : 259—1 : 245	1 : 262—1 : 248	1 : 264—1 : 250
2, 35	17	1 : 236—1 : 224	1 : 239—1 : 227	1 : 241—1 : 229	1 : 244—1 : 231	1 : 247—1 : 234	1 : 249—1 : 236
2, 50	16	1 : 223—1 : 212	1 : 226—1 : 214	1 : 228—1 : 216	1 : 230—1 : 218	1 : 233—1 : 221	1 : 235—1 : 223
2, 67	15	1 : 211—1 : 208	1 : 213—1 : 210	1 : 215—1 : 212	1 : 217—1 : 215	1 : 220—1 : 217	1 : 222—1 : 219

		745	750	755	760	765	770
1	40	.	.	.	.	.	.
1, 03	39	.	.	.	.	.	.
1, 05	38	.	.	.	.	.	.
1, 08	37	.	.	.	.	.	.
1, 11	36	—1 : 1 523	.	.	.	.	.
1, 14	35	1 : 1 522—1 : 1 263	—1 : 1 308	—1 : 1 355	—1 : 1 405	—1 : 1 459	—1 : 1 516
1, 18	34	1 : 1 262—1 : 1 071	1 : 1 307—1 : 1 103	1 : 1 354—1 : 1 138	1 : 1 404—1 : 1 174	1 : 1 458—1 : 1 211	1 : 1 515—1 : 1 251
1, 21	33	1 : 1 070—1 : 924	1 : 1 102—1 : 949	1 : 1 137—1 : 975	1 : 1 173—1 : 1 001	1 : 1 210—1 : 1 029	1 : 1 250—1 : 1 058
1, 25	32	1 : 923—1 : 808	1 : 948—1 : 827	1 : 974—1 : 847	1 : 1 000—1 : 867	1 : 1 028—1 : 888	1 : 1 057—1 : 910
1, 29	31	1 : 807—1 : 713	1 : 826—1 : 728	1 : 846—1 : 744	1 : 866—1 : 760	1 : 887—1 : 777	1 : 909—1 : 794
1, 33	30	1 : 712—1 : 635	1 : 727—1 : 648	1 : 743—1 : 660	1 : 759—1 : 673	1 : 776—1 : 686	1 : 793—1 : 700
1, 38	29	1 : 634—1 : 571	1 : 647—1 : 581	1 : 659—1 : 592	1 : 672—1 : 602	1 : 685—1 : 613	1 : 699—1 : 624
1, 43	28	1 : 570—1 : 518	1 : 580—1 : 526	1 : 591—1 : 535	1 : 601—1 : 544	1 : 612—1 : 553	1 : 623—1 : 562
1, 48	27	1 : 517—1 : 473	1 : 525—1 : 480	1 : 534—1 : 488	1 : 543—1 : 495	1 : 552—1 : 503	1 : 561—1 : 511
1, 54	26	1 : 472—1 : 435	1 : 479—1 : 441	1 : 487—1 : 447	1 : 494—1 : 454	1 : 502—1 : 460	1 : 510—1 : 467
1, 60	25	1 : 434—1 : 402	1 : 440—1 : 407	1 : 446—1 : 413	1 : 453—1 : 418	1 : 459—1 : 424	1 : 466—1 : 430
1, 67	24	1 : 401—1 : 373	1 : 406—1 : 378	1 : 412—1 : 382	1 : 417—1 : 388	1 : 423—1 : 393	1 : 429—1 : 398
1, 74	23	1 : 372—1 : 347	1 : 377—1 : 351	1 : 381—1 : 356	1 : 387—1 : 360	1 : 392—1 : 365	1 : 397—1 : 369
1, 82	22	1 : 346—1 : 324	1 : 350—1 : 328	1 : 355—1 : 332	1 : 359—1 : 336	1 : 364—1 : 340	1 : 368—1 : 344
1, 92	21	1 : 323—1 : 304	1 : 327—1 : 307	1 : 331—1 : 311	1 : 335—1 : 314	1 : 339—1 : 318	1 : 343—1 : 322
2, 00	20	1 : 303—1 : 285	1 : 306—1 : 288	1 : 310—1 : 292	1 : 313—1 : 295	1 : 317—1 : 298	1 : 321—1 : 302
2, 11	19	1 : 284 1 : 268	1 : 287—1 : 271	1 : 291—1 : 274	1 : 294—1 : 277	1 : 297—1 : 280	1 : 301—1 : 283
2, 22	18	1 : 267—1 : 253	1 : 270—1 : 255	1 : 273—1 : 258	1 : 276—1 : 261	1 : 279—1 : 263	1 : 282—1 : 266
2, 35	17	1 : 252—1 : 238	1 : 254—1 : 241	1 : 257—1 : 243	1 : 260—1 : 246	1 : 262—1 : 248	1 : 265—1 : 251
2, 50	16	1 : 237—1 : 225	1 : 240—1 : 227	1 : 242—1 : 229	1 : 245—1 : 232	1 : 247—1 : 234	1 : 250—1 : 236
2, 67	15	1 : 224—1 : 221	1 : 226—1 : 223	1 : 228—1 : 225	1 : 231—1 : 227	1 : 233—1 : 230	1 : 235—1 : 232

Koeffizient 40 / x km	km	Wagen-Bruttolast in Tonnen					
		775	780	785	790	795	800
1	40	.	1 : ∞	.	.	.	.
1,03	39	.	.	[1 : ∞]	[1 : ∞]	[1 : ∞]	[1 : ∞]
1,05	38	.	.	.	.	.	.
1,08	37	.	.	.	.	.	.
1,11	36	.	.	.	.	.	.
1,14	35	.	.	.	.	.	.
1,18	34	—1 : 1 293	—1 : 1 337	—1 : 1 386	—1 : 1 433	—1 : 1 486	—1 : 1 542
1,21	33	1 : 1 292—1 : 1 088	1 : 1 336—1 : 1 120	1 : 1 387—1 : 1 153	1 : 1 432—1 : 1 188	1 : 1 485—1 : 1 225	1 : 1 541—1 : 1 263
1,25	32	1 : 1 087—1 : 933	1 : 1 119—1 : 957	1 : 1 152—1 : 981	1 : 1 187—1 : 1 007	1 : 1 224—1 : 1 034	1 : 1 262—1 : 1 062
1,29	31	1 : 932—1 : 812	1 : 956—1 : 830	1 : 980—1 : 849	1 : 1 006—1 : 868	1 : 1 033—1 : 888	1 : 1 061—1 : 909
1,33	30	1 : 811—1 : 714	1 : 829—1 : 729	1 : 848—1 : 743	1 : 867—1 : 759	1 : 887—1 : 775	1 : 908—1 : 791
1,38	29	1 : 713—1 : 635	1 : 728—1 : 647	1 : 742—1 : 659	1 : 758—1 : 672	1 : 774—1 : 648	1 : 790—1 : 697
1,43	28	1 : 634—1 : 572	1 : 646—1 : 581	1 : 658—1 : 591	1 : 671—1 : 601	1 : 647—1 : 612	1 : 696—1 : 622
1,48	27	1 : 571—1 : 519	1 : 580—1 : 527	1 : 590—1 : 535	1 : 600—1 : 544	1 : 611—1 : 552	1 : 621—1 : 562
1,54	26	1 : 518—1 : 474	1 : 526—1 : 481	1 : 534—1 : 488	1 : 543—1 : 495	1 : 551—1 : 503	1 : 561—1 : 510
1,60	25	1 : 473—1 : 436	1 : 480—1 : 442	1 : 487—1 : 448	1 : 494—1 : 454	1 : 502—1 : 461	1 : 509—1 : 467
1,67	24	1 : 435—1 : 403	1 : 441—1 : 408	1 : 447—1 : 414	1 : 453—1 : 419	1 : 460—1 : 425	1 : 466—1 : 430
1,74	23	1 : 402—1 : 374	1 : 407—1 : 379	1 : 413—1 : 383	1 : 418—1 : 388	1 : 424—1 : 393	1 : 429—1 : 398
1,82	22	1 : 373—1 : 348	1 : 378—1 : 353	1 : 382—1 : 357	1 : 387—1 : 361	1 : 392—1 : 365	1 : 397—1 : 370
1,92	21	1 : 347—1 : 325	1 : 352—1 : 329	1 : 356—1 : 333	1 : 360—1 : 337	1 : 364—1 : 341	1 : 369—1 : 345
2,00	20	1 : 324—1 : 305	1 : 328—1 : 308	1 : 332—1 : 312	1 : 336—1 : 315	1 : 340—1 : 319	1 : 344—1 : 322
2,11	19	1 : 304—1 : 286	1 : 307—1 : 289	1 : 311—1 : 292	1 : 314—1 : 295	1 : 318—1 : 298	1 : 321—1 : 302
2,22	18	1 : 285—1 : 269	1 : 288—1 : 272	1 : 291—1 : 274	1 : 294—1 : 277	1 : 297—1 : 280	1 : 301—1 : 283
2,35	17	1 : 268—1 : 253	1 : 271—1 : 256	1 : 273—1 : 258	1 : 276—1 : 261	1 : 279—1 : 263	1 : 282—1 : 266
2,50	16	1 : 252—1 : 239	1 : 255—1 : 241	1 : 257—1 : 243	1 : 260—1 : 246	1 : 262—1 : 248	1 : 265—1 : 250
2,67	15	1 : 238—1 : 234	1 : 240—1 : 236	1 : 242—1 : 239	1 : 245—1 : 241	1 : 247—1 : 243	1 : 249—1 : 246
		805	810	815	820	825	830
1	40	.	.	.	.	.	.
1,03	39	1 : ∞	.	.	.	.	.
1,05	38	.	[1 : ∞]	[1 : ∞]	[1 : ∞]	[1 : ∞]	1 : ∞
1,08	37	.	.	.	.	.	.
1,11	36	.	.	.	.	.	.
1,14	35	.	.	.	.	.	.
1,18	34	.	.	.	.	.	.
1,21	33	—1 : 1 304	—1 : 1 346	—1 : 1 391	—1 : 1 439	—1 : 1 489	—1 : 1 542
1,25	32	1 : 1 303—1 : 1 091	1 : 1 345—1 : 1 121	1 : 1 390—1 : 1 152	1 : 1 438—1 : 1 186	1 : 1 488—1 : 1 220	1 : 1 541—1 : 1 257
1,29	31	1 : 1 090—1 : 931	1 : 1 120—1 : 953	1 : 1 151—1 : 977	1 : 1 185—1 : 1 001	1 : 1 219—1 : 1 026	1 : 1 256—1 : 1 052
1,33	30	1 : 930—1 : 808	1 : 952—1 : 825	1 : 976—1 : 843	1 : 1 000—1 : 861	1 : 1 025—1 : 880	1 : 1 051—1 : 899
1,38	29	1 : 807—1 : 710	1 : 824—1 : 724	1 : 842—1 : 738	1 : 860—1 : 752	1 : 879—1 : 767	1 : 898—1 : 783
1,43	28	1 : 709—1 : 633	1 : 723—1 : 644	1 : 737—1 : 656	1 : 751—1 : 667	1 : 766—1 : 679	1 : 772—1 : 691
1,48	27	1 : 632—1 : 570	1 : 643—1 : 579	1 : 655—1 : 589	1 : 666—1 : 598	1 : 678—1 : 608	1 : 690—1 : 618
1,54	26	1 : 569—1 : 518	1 : 578—1 : 526	1 : 588—1 : 534	1 : 597—1 : 542	1 : 607—1 : 550	1 : 617—1 : 558
1,60	25	1 : 517—1 : 474	1 : 525—1 : 481	1 : 533—1 : 487	1 : 541—1 : 494	1 : 549—1 : 501	1 : 557—1 : 508
1,67	24	1 : 473—1 : 436	1 : 480—1 : 442	1 : 486—1 : 448	1 : 493—1 : 454	1 : 500—1 : 460	1 : 507—1 : 466
1,74	23	1 : 435—1 : 403	1 : 441—1 : 408	1 : 447—1 : 413	1 : 453—1 : 419	1 : 459—1 : 424	1 : 465—1 : 429
1,82	22	1 : 402—1 : 374	1 : 407—1 : 379	1 : 412—1 : 383	1 : 418—1 : 388	1 : 423—1 : 392	1 : 428—1 : 397
1,92	21	1 : 373—1 : 349	1 : 378—1 : 353	1 : 382—1 : 357	1 : 387—1 : 361	1 : 391—1 : 365	1 : 396—1 : 369
2,00	20	1 : 348—1 : 326	1 : 352—1 : 329	1 : 356—1 : 333	1 : 360—1 : 337	1 : 364—1 : 340	1 : 368—1 : 344
2,11	19	1 : 325—1 : 305	1 : 328—1 : 308	1 : 332—1 : 311	1 : 336—1 : 315	1 : 339—1 : 318	1 : 343—1 : 321
2,22	18	1 : 304—1 : 286	1 : 307—1 : 289	1 : 310—1 : 292	1 : 314—1 : 295	1 : 317—1 : 298	1 : 320—1 : 301
2,35	17	1 : 285—1 : 269	1 : 288—1 : 271	1 : 291—1 : 274	1 : 294—1 : 277	1 : 297—1 : 280	1 : 300—1 : 282
2,50	16	1 : 268—1 : 253	1 : 270—1 : 255	1 : 273—1 : 258	1 : 276—1 : 260	1 : 279—1 : 263	1 : 281—1 : 265
2,67	15	1 : 252—1 : 248	1 : 254—1 : 250	1 : 257—1 : 253	1 : 259—1 : 255	1 : 262—1 : 257	1 : 264—1 : 260
		835	840	845	850	855	860
1	40	.	.	.	.	.	.
1,03	39	.	.	.	.	.	.
1,05	38	.	.	.	.	.	.
1,08	37	[1 : ∞]	[1 : ∞]	[1 : ∞]	[1 : ∞]	[1 : ∞]	1 : ∞
1,11	36	.	.	.	.	.	.
1,14	35	.	.	.	.	.	.
1,18	34	.	.	.	.	.	.
1,21	33	.	.	.	.	.	.
1,25	32	—1 : 1 295	—1 : 1 335	—1 : 1 377	—1 : 1 421	—1 : 1 468	—1 : 1 517
1,29	31	1 : 1 294—1 : 1 079	1 : 1 334—1 : 1 108	1 : 1 376—1 : 1 137	1 : 1 420—1 : 1 168	1 : 1 467—1 : 1 200	1 : 1 516—1 : 1 233
1,33	30	1 : 1 078—1 : 920	1 : 1 107—1 : 947	1 : 1 136—1 : 962	1 : 1 167—1 : 984	1 : 1 199—1 : 1 008	1 : 1 232—1 : 1 032
1,38	29	1 : 919—1 : 798	1 : 946—1 : 814	1 : 961—1 : 831	1 : 983—1 : 848	1 : 1 007—1 : 866	1 : 1 031—1 : 884
1,43	28	1 : 797—1 : 704	1 : 813—1 : 717	1 : 830—1 : 730	1 : 849—1 : 743	1 : 865—1 : 757	1 : 883—1 : 771
1,48	27	1 : 703—1 : 628	1 : 716—1 : 639	1 : 729—1 : 650	1 : 742—1 : 661	1 : 756—1 : 672	1 : 770—1 : 683
1,54	26	1 : 627—1 : 567	1 : 638—1 : 576	1 : 649—1 : 584	1 : 660—1 : 594	1 : 671—1 : 603	1 : 682—1 : 612
1,60	25	1 : 566—1 : 516	1 : 575—1 : 523	1 : 583—1 : 531	1 : 593—1 : 538	1 : 602—1 : 546	1 : 611—1 : 554
1,67	24	1 : 515—1 : 472	1 : 522—1 : 478	1 : 530—1 : 485	1 : 537—1 : 491	1 : 545—1 : 498	1 : 553—1 : 505
1,74	23	1 : 471—1 : 435	1 : 477—1 : 440	1 : 484—1 : 446	1 : 490—1 : 451	1 : 497—1 : 457	1 : 504—1 : 463
1,82	22	1 : 434—1 : 402	1 : 439—1 : 407	1 : 445—1 : 412	1 : 450—1 : 417	1 : 456—1 : 422	1 : 462—1 : 427
1,92	21	1 : 401—1 : 373	1 : 406—1 : 378	1 : 411—1 : 382	1 : 416—1 : 386	1 : 421—1 : 391	1 : 426—1 : 395
2,00	20	1 : 372—1 : 348	1 : 377—1 : 352	1 : 381—1 : 355	1 : 385—1 : 359	1 : 390—1 : 363	1 : 394—1 : 367
2,11	19	1 : 347—1 : 325	1 : 351—1 : 328	1 : 354—1 : 332	1 : 358—1 : 335	1 : 362—1 : 339	1 : 366—1 : 342
2,22	18	1 : 324—1 : 304	1 : 327—1 : 307	1 : 331—1 : 310	1 : 334—1 : 313	1 : 338—1 : 317	1 : 341—1 : 320
2,35	17	1 : 303—1 : 285	1 : 306—1 : 288	1 : 309—1 : 291	1 : 312—1 : 294	1 : 316—1 : 296	1 : 319—1 : 299
2,50	16	1 : 284—1 : 268	1 : 287—1 : 270	1 : 290—1 : 273	1 : 293—1 : 275	1 : 295—1 : 278	1 : 298—1 : 281
2,67	15	1 : 267—1 : 262	1 : 269—1 : 265	1 : 272—1 : 267	1 : 274—1 : 270	1 : 277—1 : 272	1 : 280—1 : 275

Koeffizient 40 / x km	km	Wagen-Bruttolast in Tonnen					
		865	870	875	880	885	890
1	40	.	.	.	.	.	.
1,03	39	.	.	.	.	.	.
1,05	38	.	.	.	.	.	.
1,08	37	.	.	.	.	.	.
1,11	36	[1 : ∞]	[1 : ∞]	[1 : ∞]	[1 : ∞]	[1 : ∞]	1 : ∞
1,14	35	.	.	.	.	.	.
1,18	34	.	.	.	.	.	.
1,21	33	.	.	.	.	.	.
1,25	32	.	.	.	.	.	.
1,29	31	—1 : 1 269	—1 : 1 305	—1 : 1 344	—1 : 1 384	—1 : 1 426	—1 : 1 471
1,33	30	1 : 1 268—1 : 1 057	1 : 1 304—1 : 1 083	1 : 1 343—1 : 1 110	1 : 1 383—1 : 1 138	1 : 1 425—1 : 1 167	1 : 1 470—1 : 1 197
1,38	29	1 : 1 056—1 : 902	1 : 1 082—1 : 922	1 : 1 109—1 : 942	1 : 1 137—1 : 962	1 : 1 166—1 : 984	1 : 1 196—1 : 1 006
1,43	28	1 : 901—1 : 786	1 : 921—1 : 801	1 : 941—1 : 816	1 : 961—1 : 832	1 : 983—1 : 848	1 : 1 005—1 : 865
1,48	27	1 : 785—1 : 695	1 : 800—1 : 707	1 : 815—1 : 719	1 : 831—1 : 732	1 : 847—1 : 745	1 : 864—1 : 758
1,54	26	1 : 694—1 : 622	1 : 706—1 : 632	1 : 718—1 : 642	1 : 731—1 : 652	1 : 744—1 : 662	1 : 757—1 : 673
1,60	25	1 : 621—1 : 562	1 : 631—1 : 570	1 : 641—1 : 579	1 : 651—1 : 587	1 : 661—1 : 596	1 : 672—1 : 605
1,67	24	1 : 561—1 : 512	1 : 569—1 : 519	1 : 578—1 : 526	1 : 586—1 : 533	1 : 595—1 : 540	1 : 604—1 : 548
1,74	23	1 : 511—1 : 469	1 : 518—1 : 475	1 : 525—1 : 481	1 : 532—1 : 487	1 : 539—1 : 494	1 : 547—1 : 500
1,82	22	1 : 468—1 : 432	1 : 474—1 : 437	1 : 480—1 : 443	1 : 486—1 : 448	1 : 493—1 : 453	1 : 499—1 : 459
1,92	21	1 : 431—1 : 400	1 : 436—1 : 404	1 : 442—1 : 409	1 : 447—1 : 414	1 : 452—1 : 419	1 : 458—1 : 423
2,00	20	1 : 399—1 : 371	1 : 403—1 : 375	1 : 408—1 : 380	1 : 413—1 : 384	1 : 418—1 : 388	1 : 422—1 : 392
2,11	19	1 : 370—1 : 346	1 : 374—1 : 350	1 : 379—1 : 353	1 : 383—1 : 357	1 : 387—1 : 361	1 : 391—1 : 365
2,22	18	1 : 345—1 : 323	1 : 349—1 : 326	1 : 352—1 : 330	1 : 356—1 : 333	1 : 360—1 : 336	1 : 364—1 : 340
2,35	17	1 : 322—1 : 302	1 : 325—1 : 305	1 : 329—1 : 308	1 : 332—1 : 311	1 : 335—1 : 314	1 : 339—1 : 317
2,50	16	1 : 301—1 : 283	1 : 304—1 : 286	1 : 307—1 : 289	1 : 310—1 : 291	1 : 313—1 : 294	1 : 316—1 : 297
2,67	15	1 : 282—1 : 277	1 : 285—1 : 280	1 : 288—1 : 283	1 : 290—1 : 285	1 : 293—1 : 288	1 : 296—1 : 291
		895	900	905	910	915	920
1	40	.	.	.	.	.	.
1,03	39	.	.	.	.	.	.
1,05	38	.	.	.	.	.	.
1,08	37	.	.	.	.	.	.
1,11	36	.	.	.	.	.	.
1,14	35	[1 : ∞]	[1 : ∞]	[1 : ∞]	[1 : ∞]	[1 : ∞]	1 : ∞
1,18	34	.	.	.	.	.	.
1,21	33	.	.	.	.	.	.
1,25	32	.	.	.	.	.	.
1,29	31	—1 : 1 518	.	.	.	.	.
1,33	30	1 : 1 517—1 : 1 229	—1 : 1 262	—1 : 1 297	—1 : 1 333	—1 : 1 371	—1 : 1 410
1,38	29	1 : 1 228—1 : 1 029	1 : 1 261—1 : 1 052	1 : 1 296—1 : 1 077	1 : 1 332—1 : 1 102	1 : 1 370—1 : 1 128	1 : 1 409—1 : 1 155
1,43	28	1 : 1 028—1 : 882	1 : 1 051—1 : 900	1 : 1 076—1 : 918	1 : 1 101—1 : 937	1 : 1 127—1 : 957	1 : 1 154—1 : 977
1,48	27	1 : 881—1 : 771	1 : 899—1 : 785	1 : 917—1 : 799	1 : 936—1 : 814	1 : 956—1 : 829	1 : 976—1 : 844
1,54	26	1 : 770—1 : 684	1 : 784—1 : 695	1 : 798—1 : 707	1 : 813—1 : 718	1 : 828—1 : 730	1 : 843—1 : 743
1,60	25	1 : 683—1 : 614	1 : 694—1 : 623	1 : 706—1 : 632	1 : 717—1 : 642	1 : 729—1 : 652	1 : 742—1 : 662
1,67	24	1 : 613—1 : 556	1 : 622—1 : 563	1 : 631—1 : 571	1 : 641—1 : 579	1 : 651—1 : 587	1 : 661—1 : 596
1,74	23	1 : 555—1 : 507	1 : 562—1 : 513	1 : 570—1 : 520	1 : 578—1 : 527	1 : 586—1 : 534	1 : 595—1 : 541
1,82	22	1 : 506—1 : 465	1 : 512—1 : 470	1 : 519—1 : 476	1 : 526—1 : 482	1 : 533—1 : 488	1 : 540—1 : 494
1,92	21	1 : 464—1 : 428	1 : 469—1 : 433	1 : 475—1 : 438	1 : 481—1 : 443	1 : 487—1 : 449	1 : 493—1 : 454
2,00	20	1 : 427—1 : 397	1 : 432—1 : 401	1 : 437—1 : 405	1 : 442—1 : 410	1 : 448—1 : 414	1 : 453—1 : 419
2,11	19	1 : 396—1 : 368	1 : 400—1 : 372	1 : 404—1 : 376	1 : 409—1 : 380	1 : 413—1 : 384	1 : 418—1 : 388
2,22	18	1 : 367—1 : 343	1 : 371—1 : 347	1 : 375—1 : 350	1 : 379—1 : 354	1 : 383—1 : 357	1 : 387—1 : 361
2,35	17	1 : 342—1 : 320	1 : 346—1 : 324	1 : 349—1 : 327	1 : 353—1 : 330	1 : 356—1 : 333	1 : 360—1 : 336
2,50	16	1 : 319—1 : 300	1 : 323—1 : 303	1 : 326—1 : 305	1 : 329—1 : 308	1 : 332—1 : 311	1 : 335—1 : 314
2,67	15	1 : 299—1 : 293	1 : 302—1 : 296	1 : 304—1 : 299	1 : 307—1 : 301	1 : 310—1 : 304	1 : 313—1 : 307
		925	930	935	940	945	950
1	40	.	.	.	.	.	.
1,03	39	.	.	.	.	.	.
1,05	38	.	.	.	.	.	.
1,08	37	.	.	.	.	.	.
1,11	36	.	.	.	.	.	.
1,14	35	.	.	.	.	.	.
1,18	34	[1 : ∞]	[1 : ∞]	[1 : ∞]	[1 : ∞]	[1 : ∞]	[1 : ∞]
1,21	33	.	.	.	.	.	.
1,25	32	.	.	.	.	.	.
1,29	31	.	.	.	.	.	.
1,33	30	—1 : 1 452	—1 : 1 495	.	.	.	.
1,38	29	1 : 1 451—1 : 1 184	1 : 1 494—1 : 1 214	—1 : 1 249	—1 : 1 276	—1 : 1 309	—1 : 1 344
1,43	28	1 : 1 183—1 : 997	1 : 1 213—1 : 1 019	1 : 1 248—1 : 1 041	1 : 1 275—1 : 1 064	1 : 1 308—1 : 1 087	1 : 1 343—1 : 1 112
1,48	27	1 : 996—1 : 860	1 : 1 018—1 : 876	1 : 1 040—1 : 893	1 : 1 063—1 : 910	1 : 1 086—1 : 928	1 : 1 111—1 : 946
1,54	26	1 : 859—1 : 755	1 : 875—1 : 768	1 : 892—1 : 781	1 : 909—1 : 794	1 : 927—1 : 808	1 : 945—1 : 822
1,60	25	1 : 754—1 : 672	1 : 767—1 : 682	1 : 780—1 : 693	1 : 793—1 : 704	1 : 807—1 : 742	1 : 821—1 : 726
1,67	24	1 : 671—1 : 604	1 : 681—1 : 613	1 : 692—1 : 621	1 : 703—1 : 630	1 : 741—1 : 639	1 : 725—1 : 649
1,74	23	1 : 603—1 : 548	1 : 612—1 : 555	1 : 620—1 : 562	1 : 629—1 : 570	1 : 638—1 : 578	1 : 648—1 : 585
1,82	22	1 : 547—1 : 500	1 : 554—1 : 506	1 : 561—1 : 513	1 : 569—1 : 519	1 : 577—1 : 524	1 : 584—1 : 532
1,92	21	1 : 499—1 : 459	1 : 505—1 : 465	1 : 512—1 : 470	1 : 518—1 : 475	1 : 523—1 : 481	1 : 531—1 : 487
2,00	20	1 : 458—1 : 424	1 : 464—1 : 428	1 : 469—1 : 433	1 : 474—1 : 438	1 : 480—1 : 443	1 : 486—1 : 448
2,11	19	1 : 423—1 : 392	1 : 427—1 : 396	1 : 432—1 : 401	1 : 437—1 : 405	1 : 442—1 : 409	1 : 447—1 : 414
2,22	18	1 : 391—1 : 365	1 : 395—1 : 368	1 : 400—1 : 372	1 : 404—1 : 376	1 : 408—1 : 379	1 : 413—1 : 383
2,35	17	1 : 364—1 : 340	1 : 367—1 : 343	1 : 371—1 : 346	1 : 375—1 : 350	1 : 378—1 : 353	1 : 382—1 : 356
2,50	16	1 : 339—1 : 317	1 : 342—1 : 320	1 : 345—1 : 323	1 : 349—1 : 326	1 : 352—1 : 329	1 : 355—1 : 332
2,67	15	1 : 316—1 : 310	1 : 319—1 : 313	1 : 322—1 : 316	1 : 325—1 : 318	1 : 328—1 : 321	1 : 331—1 : 324

Koeffizient 40 x km	km	Wagen-Bruttolast in Tonnen					
		955	960	965	970	975	980
1	40	.	.	.	.	.	.
1,03	39	.	.	.	.	.	.
1,05	38	.	.	.	.	.	.
1,08	37	.	.	.	.	.	.
1,11	36	.	.	.	.	.	.
1,14	35	.	.	.	.	.	.
1,18	34	[1 : ∞]	1 : ∞	.	.	.	.
1,21	33	.	.	[1 : ∞]	[1 : ∞]	[1 : ∞]	[1 : ∞]
1,25	32	.	.	.	.	.	.
1,29	31	.	.	.	.	.	.
1,33	30	.	.	.	.	.	.
1,38	29	.	.	.	.	.	.
1,43	28	—1 : 1 380	—1 : 1 418	—1 : 1 457	—1 : 1 498	.	.
1,48	27	1 : 1 379—1 : 1 137	1 : 1 417—1 : 1 163	1 : 1 456—1 : 1 190	1 : 1 497—1 : 1 218	—1 : 1 247	—1 : 1 278
1,54	26	1 : 1 136—1 : 965	1 : 1 162—1 : 984	1 : 1 189—1 : 1 004	1 : 1 217—1 : 1 024	1 : 1 246—1 : 1 046	1 : 1 277—1 : 1 067
1,60	25	1 : 964—1 : 837	1 : 983—1 : 852	1 : 1 003—1 : 867	1 : 1 023—1 : 882	1 : 1 045—1 : 898	1 : 1 066—1 : 915
1,67	24	1 : 836—1 : 737	1 : 851—1 : 749	1 : 866—1 : 761	1 : 881—1 : 774	1 : 897—1 : 786	1 : 914—1 : 799
1,74	23	1 : 736—1 : 658	1 : 748—1 : 668	1 : 760—1 : 678	1 : 773—1 : 688	1 : 785—1 : 698	1 : 798—1 : 708
1,82	22	1 : 657—1 : 593	1 : 667—1 : 601	1 : 677—1 : 609	1 : 687—1 : 618	1 : 697—1 : 626	1 : 707—1 : 635
1,92	21	1 : 592—1 : 539	1 : 600—1 : 546	1 : 608—1 : 552	1 : 617—1 : 559	1 : 625—1 : 566	1 : 634—1 : 574
2,00	20	1 : 538—1 : 493	1 : 545—1 : 498	1 : 551—1 : 504	1 : 558—1 : 510	1 : 565—1 : 516	1 : 573—1 : 522
2,11	19	1 : 492—1 : 453	1 : 497—1 : 458	1 : 503—1 : 463	1 : 509—1 : 468	1 : 515—1 : 473	1 : 521—1 : 479
2,22	18	1 : 452—1 : 418	1 : 457—1 : 422	1 : 462—1 : 427	1 : 467—1 : 431	1 : 472—1 : 436	1 : 478—1 : 441
2,35	17	1 : 417—1 : 387	1 : 421—1 : 391	1 : 426—1 : 395	1 : 430—1 : 399	1 : 435—1 : 403	1 : 440—1 : 407
2,50	16	1 : 386—1 : 360	1 : 390—1 : 363	1 : 394—1 : 367	1 : 398—1 : 370	1 : 402—1 : 374	1 : 406—1 : 378
2,67	15	1 : 334—1 : 327	1 : 337—1 : 330	1 : 340—1 : 333	1 : 343—1 : 336	1 : 347—1 : 339	1 : 350—1 : 342
		985	990	995	1000	1005	1010
1	40	.	.	.	.	.	.
1,03	39	.	.	.	.	.	.
1,05	38	.	.	.	.	.	.
1,08	37	.	.	.	.	.	.
1,11	36	.	.	.	.	.	.
1,14	35	.	.	.	.	.	.
1,18	34	.	.	.	.	.	.
1,21	33	[1 : ∞]	[1 : ∞]	1 : ∞	.	.	.
1,25	32	.	.	.	[1 : ∞]	[1 : ∞]	1 : ∞
1,29	31	.	.	.	.	.	.
1,33	30	.	.	.	.	.	.
1,38	29	.	.	.	.	.	.
1,43	28	—1 : 1 310	—1 : 1 342	—1 : 1 377	—1 : 1 412	—1 : 1 450	—1 : 1 488
1,48	27	1 : 1 309—1 : 1 090	1 : 1 341—1 : 1 113	1 : 1 376—1 : 1 137	1 : 1 411—1 : 1 162	1 : 1 449—1 : 1 188	1 : 1 487—1 : 1 214
1,54	26	1 : 1 089—1 : 919	1 : 1 112—1 : 949	1 : 1 136—1 : 967	1 : 1 161—1 : 985	1 : 1 187—1 : 1 004	1 : 1 213—1 : 1 024
1,60	25	1 : 918—1 : 812	1 : 948—1 : 826	1 : 966—1 : 840	1 : 984—1 : 854	1 : 1 003—1 : 869	1 : 1 023—1 : 883
1,67	24	1 : 811—1 : 719	1 : 825—1 : 730	1 : 839—1 : 741	1 : 853—1 : 752	1 : 868—1 : 764	1 : 882—1 : 775
1,74	23	1 : 718—1 : 643	1 : 729—1 : 652	1 : 740—1 : 661	1 : 751—1 : 671	1 : 763—1 : 680	1 : 774—1 : 690
1,82	22	1 : 642—1 : 581	1 : 651—1 : 589	1 : 660—1 : 596	1 : 670—1 : 604	1 : 679—1 : 612	1 : 689—1 : 620
1,92	21	1 : 580—1 : 529	1 : 588—1 : 535	1 : 595—1 : 541	1 : 603—1 : 548	1 : 611—1 : 555	1 : 619—1 : 561
2,00	20	1 : 528—1 : 484	1 : 534—1 : 490	1 : 540—1 : 495	1 : 547—1 : 501	1 : 554—1 : 506	1 : 560—1 : 512
2,11	19	1 : 483—1 : 444	1 : 489—1 : 450	1 : 494—1 : 455	1 : 500—1 : 460	1 : 505—1 : 465	1 : 511—1 : 470
2,22	18	1 : 443—1 : 411	1 : 449—1 : 416	1 : 454—1 : 420	1 : 459—1 : 424	1 : 464—1 : 428	1 : 469—1 : 433
2,35	17	1 : 410—1 : 381	1 : 415—1 : 385	1 : 419—1 : 389	1 : 423—1 : 392	1 : 427—1 : 396	1 : 432—1 : 400
2,50	16	1 : 380—1 : 354	1 : 384—1 : 357	1 : 388—1 : 361	1 : 391—1 : 364	1 : 395—1 : 367	1 : 399—1 : 371
2,67	15	1 , 353—1 : 345	1 : 356—1 : 349	1 : 360—1 : 352	1 : 363—1 : 355	1 : 366—1 : 358	1 : 370—1 : 362
		1015	1020	1025	1030	1035	1040
1	40	.	.	.	.	.	.
1,03	39	.	.	.	.	.	.
1,05	38	.	.	.	.	.	.
1,08	37	.	.	.	.	.	.
1,11	36	.	.	.	.	.	.
1,14	35	.	.	.	.	.	.
1,18	34	.	.	.	.	.	.
1,21	33	.	.	.	.	.	.
1,25	32	[1 : ∞]	[1 : ∞]	[1 : ∞]	[1 : ∞]	[1 : ∞]	1 : ∞
1,29	31	.	.	.	.	.	.
1,33	30	.	.	.	.	.	.
1,38	29	.	.	.	.	.	.
1,43	28	—1 : 1 524	.	.	.	.	.
1,48	27	1 : 1 523—1 : 1 242	—1 : 1 270	—1 : 1 300	—1 : 1 331	—1 : 1 363	—1 : 1 396
1,54	26	1 : 1 241—1 : 1 044	1 : 1 269—1 : 1 064	1 : 1 299—1 : 1 086	1 : 1 330—1 : 1 107	1 : 1 362—1 : 1 130	1 : 1 395—1 : 1 153
1,60	25	1 : 1 043—1 : 899	1 : 1 063—1 : 914	1 : 1 085—1 : 931	1 : 1 106—1 : 947	1 : 1 129—1 : 964	1 : 1 152—1 : 981
1,67	24	1 : 898—1 : 787	1 : 913—1 : 800	1 : 930—1 : 812	1 : 946—1 : 825	1 : 963—1 : 838	1 : 980—1 : 852
1,74	23	1 : 786—1 : 699	1 : 799—1 : 709	1 : 811—1 : 719	1 : 824—1 : 730	1 : 837—1 : 740	1 : 851—1 : 751
1,82	22	1 : 698—1 : 628	1 : 708—1 : 636	1 : 718—1 : 644	1 : 729—1 : 653	1 : 739—1 : 661	1 : 750—1 : 670
1,92	21	1 : 627—1 : 568	1 : 635—1 : 575	1 : 643—1 : 582	1 : 652—1 : 589	1 : 660—1 : 596	1 : 669—1 : 604
2,00	20	1 : 567—1 : 518	1 : 574—1 : 524	1 : 581—1 : 530	1 : 588—1 : 536	1 : 595—1 : 542	1 : 603—1 : 548
2,11	19	1 : 517—1 : 475	1 : 523—1 : 480	1 : 529—1 : 485	1 : 535—1 : 490	1 : 541—1 : 495	1 : 547—1 : 501
2,22	18	1 : 474—1 : 437	1 : 479—1 : 442	1 : 484—1 : 446	1 : 489—1 : 451	1 : 494—1 : 455	1 : 500—1 : 460
2,35	17	1 : 436—1 : 404	1 : 441—1 : 408	1 : 445—1 : 412	1 : 450—1 : 416	1 : 454—1 : 420	1 : 459—1 : 424
2,50	16	1 : 403—1 : 374	1 : 407—1 : 378	1 : 411—1 : 381	1 : 415—1 : 385	1 : 419—1 : 388	1 : 423—1 : 392
2,67	15	1 : 373—1 : 365	1 : 377—1 : 368	1 : 380—1 : 372	1 : 384—1 : 375	1 : 387—1 : 378	1 : 391—1 : 382

Koeffizient 40 / x km	km	Wagen-Bruttolast in Tonnen					
		1 045	1 050	1 055	1 060	1 065	1 070
1	40	.	.	.	.	.	.
1,03	39	.	.	.	.	.	.
1,05	38	.	.	.	.	.	.
1,08	37	.	.	.	.	.	.
1,11	36	.	.	.	.	.	.
1,14	35	.	.	.	.	.	.
1,18	34	.	.	.	.	.	.
1,21	33	.	.	.	.	.	.
1,25	32	.	.	.	.	.	.
1,29	31	[1 : ∞]	[1 : ∞]	[1 : ∞]	[1 : ∞]	[1 : ∞]	[1 : ∞]
1,33	30	.	.	.	.	.	.
1,38	29	.	.	.	.	.	.
1,43	28	.	.	.	.	.	.
1,48	27	.	.	.	.	.	.
1,54	26	—1 : 1 430	—1 : 1 466	—1 : 1 504	.	.	.
1,60	25	1 : 1 429—1 : 1 178	1 : 1 465—1 : 1 202	1 : 1 503—1 : 1 228	—1 : 1 256	—1 : 1 282	—1 : 1 311
1,67	24	1 : 1 177—1 : 999	1 : 1 201—1 : 1 017	1 : 1 227—1 : 1 036	1 : 1 255—1 : 1 055	1 : 1 281—1 : 1 075	1 : 1 310—1 : 1 096
1,74	23	1 : 998—1 : 866	1 : 1 016—1 : 880	1 : 1 035—1 : 894	1 : 1 054—1 : 909	1 : 1 074—1 : 924	1 : 1 095—1 : 940
1,82	22	1 : 865—1 : 762	1 : 879—1 : 773	1 : 893—1 : 785	1 : 908—1 : 796	1 : 923—1 : 808	1 : 939—1 : 820
1,92	21	1 : 761—1 : 679	1 : 772—1 : 688	1 : 784—1 : 698	1 : 795—1 : 707	1 : 807—1 : 717	1 : 819—1 : 726
2,00	20	1 : 678—1 : 611	1 : 687—1 : 619	1 : 697—1 : 627	1 : 706—1 : 634	1 : 716—1 : 642	1 : 725—1 : 650
2,11	19	1 : 610—1 : 555	1 : 618—1 : 561	1 : 626—1 : 568	1 : 633—1 : 574	1 : 641—1 : 581	1 : 649—1 : 588
2,22	18	1 : 554—1 : 506	1 : 560—1 : 512	1 : 567—1 : 517	1 : 573—1 : 523	1 : 580—1 : 529	1 : 587—1 : 534
2,35	17	1 : 505—1 : 464	1 : 511—1 : 467	1 : 516—1 : 474	1 : 522—1 : 479	1 : 528—1 : 484	1 : 533—1 : 489
2,50	16	1 : 463—1 : 428	1 : 466—1 : 432	1 : 473—1 : 436	1 : 478—1 : 441	1 : 483—1 : 445	1 : 488—1 : 449
2,67	15	1 : 427—1 : 396	1 : 431—1 : 399	1 : 435—1 : 403	1 : 440—1 : 407	1 : 444—1 : 411	1 : 448—1 : 414
		1 : 395—1 : 385	1 : 398—1 : 389	1 : 402—1 : 392	1 : 406—1 : 396	1 : 410—1 : 399	1 : 413—1 : 403

		1 075	1 080	1 085	1 090	1 095	1 100
1	40	.	.	.	.	.	.
1,03	39	.	.	.	.	.	.
1,05	38	.	.	.	.	.	.
1,08	37	.	.	.	.	.	.
1,11	36	.	.	.	.	.	.
1,14	35	.	.	.	.	.	.
1,18	34	.	.	.	.	.	.
1,21	33	.	.	.	.	.	.
1,25	32	.	.	.	.	.	.
1,29	31	[1 : ∞]	[1 : ∞]	1 : ∞	.	.	.
1,33	30	.	.	.	[1 : ∞]	[1 : ∞]	[1 : ∞]
1,38	29	.	.	.	.	.	.
1,43	28	.	.	.	.	.	.
1,48	27	.	.	.	.	.	.
1,54	26	—1 : 1 340	—1 : 1 371	—1 : 1 403	—1 : 1 436	—1 : 1 470	—1 : 1 506
1,60	25	1 : 1 339—1 : 1 117	1 : 1 370—1 : 1 139	1 : 1 402—1 : 1 161	1 : 1 435—1 : 1 184	1 : 1 469—1 : 1 207	1 : 1 505—1 : 1 233
1,67	24	1 : 1 116—1 : 955	1 : 1 138—1 : 972	1 : 1 160—1 : 988	1 : 1 183—1 : 1 006	1 : 1 206—1 : 1 023	1 : 1 232—1 : 1 041
1,74	23	1 : 954—1 : 833	1 : 971—1 : 846	1 : 987—1 : 859	1 : 1 005—1 : 872	1 : 1 022—1 : 885	1 : 1 040—1 : 899
1,82	22	1 : 832—1 : 736	1 : 845—1 : 747	1 : 858—1 : 757	1 : 871—1 : 768	1 : 884—1 : 778	1 : 898—1 : 789
1,92	21	1 : 735—1 : 659	1 : 746—1 : 667	1 : 756—1 : 676	1 : 767—1 : 684	1 : 777—1 : 693	1 : 788—1 : 702
2,00	20	1 : 658—1 : 595	1 : 666—1 : 602	1 : 675—1 : 609	1 : 683—1 : 616	1 : 692—1 : 623	1 : 701—1 : 631
2,11	19	1 : 594—1 : 540	1 : 601—1 : 546	1 : 608—1 : 552	1 : 615—1 : 558	1 : 622—1 : 565	1 : 630—1 : 571
2,22	18	1 : 539—1 : 494	1 : 545—1 : 499	1 : 551—1 : 504	1 : 557—1 : 509	1 : 564—1 : 515	1 : 570—1 : 520
2,35	17	1 : 493—1 : 454	1 : 498—1 : 458	1 : 503—1 : 463	1 : 508—1 : 467	1 : 514—1 : 472	1 : 519—1 : 476
2,50	16	1 : 453—1 : 418	1 : 457—1 : 422	1 : 462—1 : 426	1 : 466—1 : 430	1 : 471—1 : 434	1 : 475—1 : 438
2,67	15	1 : 417—1 : 407	1 : 421—1 : 410	1 : 425—1 : 414	1 : 429—1 : 418	1 : 433—1 : 422	1 : 437—1 : 426

		1 105	1 110	1 115	1 120	1 125
1	40	.	.	.	.	.
1,03	39	.	.	.	.	.
1,05	38	.	.	.	.	.
1,08	37	.	.	.	.	.
1,11	36	.	.	.	.	.
1,14	35	.	.	.	.	.
1,18	34	.	.	.	.	.
1,21	33	.	.	.	.	.
1,25	32	.	.	.	.	.
1,29	31	.	.	.	.	.
1,33	30	[1 : ∞]	[1 : ∞]	[1 : ∞]	[1 : ∞]	[1 : ∞]
1,38	29	.	.	.	.	.
1,43	28	.	.	.	.	.
1,48	27	.	.	.	.	.
1,54	26	.	.	.	.	.
1,60	25	—1 : 1 258	—1 : 1 282	—1 : 1 312	—1 : 1 340	—1 : 1 369
1,67	24	1 : 1 257—1 : 1 060	1 : 1 281—1 : 1 075	1 : 1 311—1 : 1 098	1 : 1 339—1 : 1 118	1 : 1 368—1 : 1 139
1,74	23	1 : 1 059—1 : 913	1 : 1 074—1 : 925	1 : 1 097—1 : 943	1 : 1 117—1 : 958	1 : 1 138—1 : 973
1,82	22	1 : 912—1 : 801	1 : 924—1 : 810	1 : 942—1 : 824	1 : 957—1 : 836	1 : 972—1 : 848
1,92	21	1 : 800—1 : 711	1 : 809—1 : 718	1 : 823—1 : 730	1 : 835—1 : 739	1 : 847—1 : 749
2,00	20	1 : 710—1 : 638	1 : 717—1 : 644	1 : 729—1 : 654	1 : 738—1 : 661	1 : 748—1 : 669
2,11	19	1 : 637—1 : 577	1 : 643—1 : 584	1 : 653—1 : 590	1 : 660—1 : 597	1 : 668—1 : 603
2,22	18	1 : 576—1 : 526	1 : 583—1 : 531	1 : 589—1 : 537	1 : 596—1 : 542	1 : 602—1 : 548
2,35	17	1 : 525—1 : 482	1 : 530—1 : 486	1 : 536—1 : 491	1 : 541—1 : 495	1 : 547—1 : 500
2,50	16	1 : 481—1 : 442	1 : 485—1 : 446	1 : 490—1 : 450	1 : 494—1 : 455	1 : 499—1 : 459
2,67	15	1 : 441—1 : 430	1 : 445—1 : 433	1 : 449—1 : 437	1 : 454—1 : 441	1 : 458—1 : 445

Leipzig, den 26. September 1891.

Spirgatis.

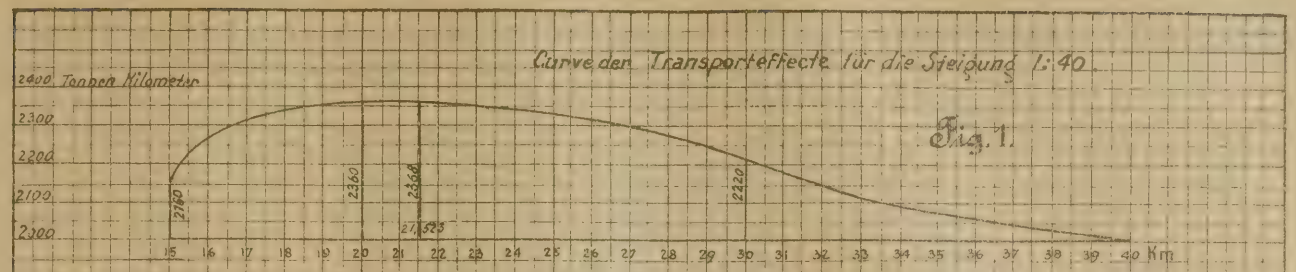


Fig. 1.

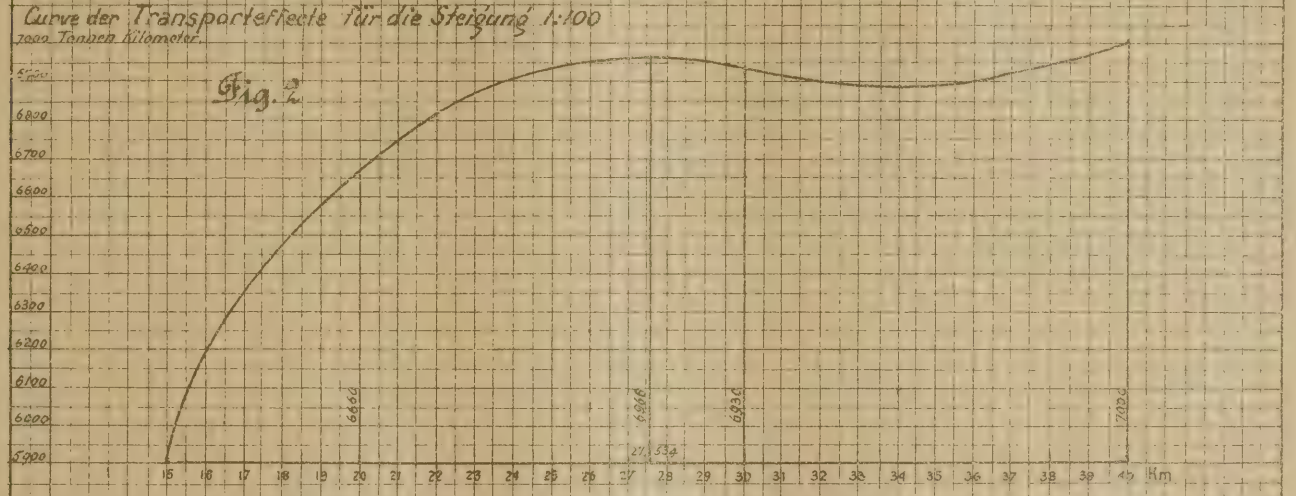


Fig. 2.

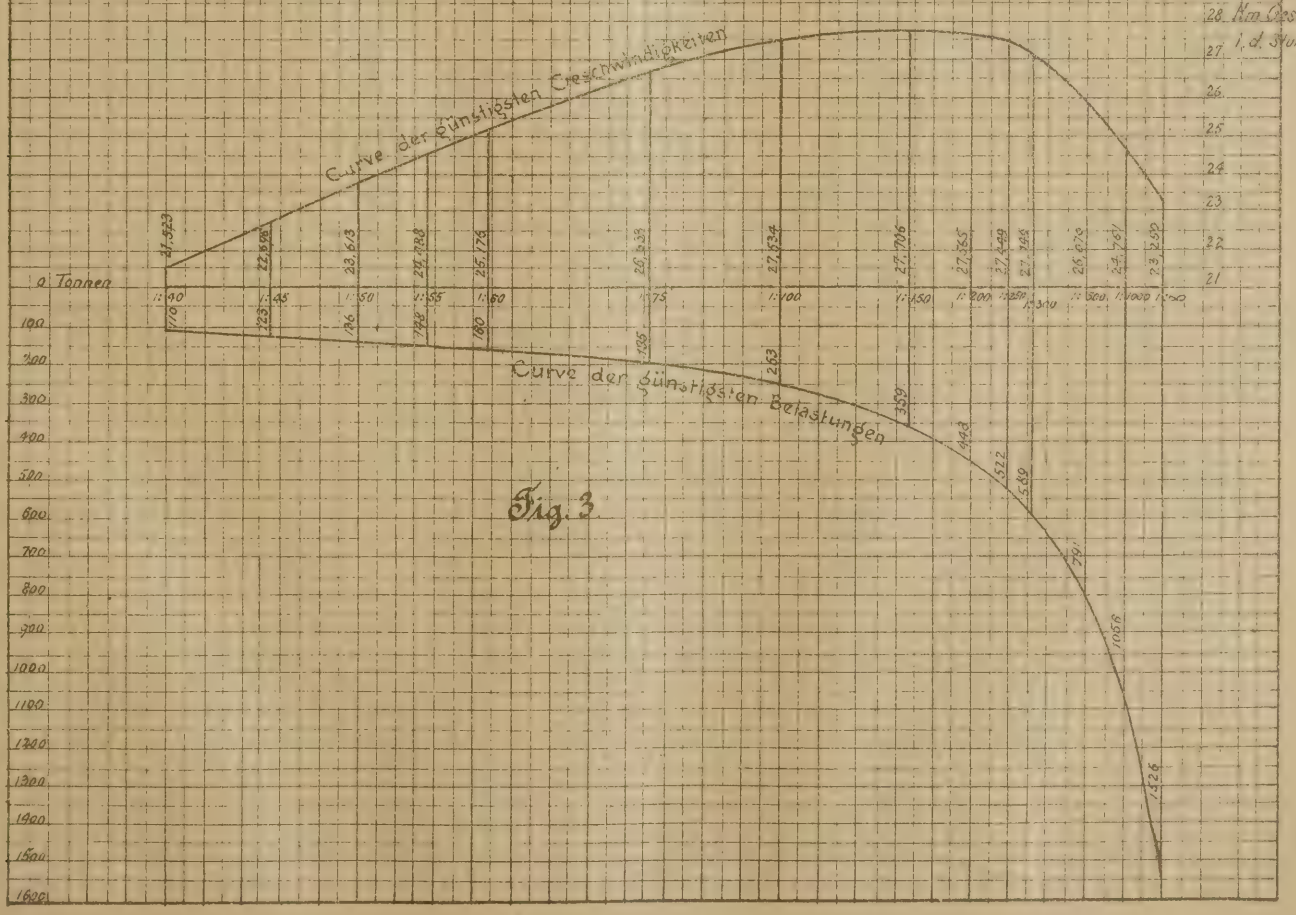


Fig. 3.

Nr. 83. 1891.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 24. Oktober 1891.

Dieser Nummer liegt Nr. 20 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Die Berechnung der Leistungen der Lokomotiven aus ihren Abmessungen.

Vereins-Mittheilungen:
- Neue Vereinsbahnstrecken.
- Rundschreiben.

Aus Oesterreich-Ungarn:
- Das Eisenbahnbudget des Oesterr. Handelsministeriums Ende des Jahres 1892.
- Subventionen der Verkehrsanstalten für das Jahr 1892 auch im Vergleiche mit dem Vorjahre.
- Fahrbetriebsmittel - Anschaffungen der Staatsbahnen für 1892.
- Die finanziellen Wirkungen der Eisenbahn-Tarifreform.
- Die beiden neuen Eisenbahnlinien in Böhmen.
- Antheil des Staates am Erträgnisse der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für das Jahr 1892.
- Fütterung, Tränkung und Beförderung des Schlachtviehes.
- Verlängerung von Vorkonzessionen in Oesterreich.
- Neue Uniformirungsvorschrift.
- Das Eisenbahnbudget des Ungar. Handelsministeriums für 1892.
- Die Decentralisation der Oesterr. Staatsbahnen.
- Verjährung einer Konventionalstrafe (Rechtsfall).
- Namensänderung einer Station u. Eröffnung einer Haltestelle.
- Eröffnung der Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg.
- Börsenbericht.

Aus der Schweiz:
- Genfer Schmalspurbahnen.
- Kreisschreiben des Eisenbahndepartements an die Bahnverwaltungen.
- Rigibahnen.
- Centralbank für Eisenbahnen.
- Schweizer. Eisenbahnen: Zur Sicherung des Personentransports.
- Brückenkontrole.

Oberlandesgerichts-Entscheid.:
- Erkenntniss vom 7/4. 1891.

Verschiedenes:
- Regelung der Flussverhältnisse Italiens.
- Ausbreitung der Reblaus in Italien.

Amtliche Bekanntmachungen:
1. Güterverkehr.
2. Personen- und Gepäckverkehr.
3. Verdingungen.

Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Die Berechnung der Leistungen der Lokomotiven aus ihren Abmessungen.

Gegenwärtig ist meines Wissens kein Verfahren bekannt, nach welchem die Leistungen einer beliebigen Lokomotive lediglich aus ihren Abmessungen bestimmt werden könnte, deshalb dürfte die Angabe eines solchen nicht unwillkommen sein.

Bevor durch Versuche auf den Preussischen Staatsbahnen festgestellt worden war, dass die Zugkraft einer Lokomotive mit wachsender Geschwindigkeit abnimmt, benutzte und bedient man sich auch jetzt noch, wie man aus Veröffentlichungen über Lokomotiven ersehen kann, zur Beurtheilung der Leistungen derselben der bekannten Formel

$$z = \frac{d^2 . p . l . 0,6}{D},$$

in welcher d den Durchmesser der Dampfcylinder in Centimeter, l den Kolbenhub in Centimeter, p den Dampfüberdruck in Kilogramm, D den Durchmesser des Triebrades in Centimeter bedeutet und 0,6 ein Erfahrungskoeffizient ist. Da in dieser Formel keine Veränderliche enthalten ist, so kann dieselbe auch nur einen einzigen Werth für die Zugkraft z einer Lokomotive annehmen, welcher, wie die Erfahrung gelehrt hat, gewöhnlich den Werth, den man für die kleinste übliche Geschwindigkeit durch Versuche für die betreffende Lokomotive ermitteln kann, nicht unerheblich zu übersteigen pflegt.

Die vorstehende Formel liefert aber sofort gute, von den in der Wirklichkeit ermittelten Zugkräften nur um wenige Prozente abweichende Werthe, wenn in dieselbe eine von der Geschwindigkeit abhängige Veränderliche eingeführt wird. Die um diese Beziehung erweiterte Formel lautet:

$$z = \frac{d^2 . l . p . 0,6}{D . \sqrt{u}},$$

in welcher u die Anzahl der Umdrehungen der Triebradachse in 1 Sekunde bedeutet und aus dem Ausdruck $u = \frac{v}{60 . 60 . D \pi}$ erhalten wird.

Die Richtigkeit meiner Formel lässt sich nur an der Hand thatsächlich ermittelter Werthe für die Zugkraft z erweisen, wozu die im „Organ für die Fortschritte im Eisenbahnwesen“, Jahrgang 1887, mitgetheilten Resultate der s. Zt. auf den Preussischen Staatsbahnen in dieser Hinsicht ausgeführten Versuche das geeignetste Material bieten.

In der am Schlusse beigefügten Zusammenstellung habe ich die durch diese Versuche ermittelten und die nach meiner Formel berechneten Werthe für die Zugkraft z in den Spalten 9 und 11 aufgeführt und die Plus- und Minusdifferenzen, in Prozenten der berechneten z, in den Spalten 12 und 13 angegeben.

Wie man ersieht, stimmen für die Normal-Personenzuglokomotive die durch Versuche ermittelten Werthe für z mit den durch Rechnung gefundenen gut überein; bei der Normal-Güterzuglokomotive dagegen ist dieses etwas weniger der Fall, während diese Uebereinstimmung bei der Normal-Tenderlokomotive für Nebenbahnen nur für die Geschwindigkeiten bis zu 20 km in der Stunde vorhanden ist, und auch nur dann, wenn man, wie geschehen, den Koeffizienten 0,6 in meiner Formel in 0,575 abändert.

Die durch Versuche ermittelten und die nach meiner und nach der Formel

$$z = \left(2{,}4 + \frac{v^2}{1\,000} + \frac{1\,000}{l}\right)(A + B)$$

berechneten Wagen-Bruttolasten sind in den Spalten 15 a, b bis 22 a, b einander gegenübergestellt, während in den Spalten 15 c bis 22 c die Plus- und Minusdifferenzen dieser Werthe aufgeführt sind.

Gattung der Lokomotiven	Cylinder-Durchmesser in Centimeter	Kolbenhub in Centimeter	Triebrad-Durchmesser in Centimeter	Dampfüberdruck in Kilogramm	Adhäsionsgewicht in Tonnen	Heizfläche in Quadratmeter	Maximalzugkraft ermittelt aus der Grösse der Dampfcylinder $z = \frac{d^2.l.p.0,6}{D}$	Maximalzugkraft ermittelt aus der Heizfläche	u = Anzahl der Umdrehungen der Triebradachse in 1 Sekunde	Maximalzugkraft nach Formel $z = \frac{d^2.l.p.C.}{D.\sqrt{u}}$	Differenz der Spalten 9 und 11 in Prozenten der berechneten Werthe in Spalte 11 + %	Differenz der Spalten 9 und 11 in Prozenten der berechneten Werthe in Spalte 11 − %	Geschwindigkeit in der Stunde in Kilometer
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10[1])	11[2])	12	13	14
A. Normale 3/3 gekuppelte Güterzuglokomotive mit Tender	45	63	133	10	38,5 mit Tender extra 27,5 Summa 66,0	125 bei 1,53 qm Rostfläche	**5 800**	5 945	0,99721	5 763	.	3,16	15
							5 800	5 114	1,3296	4 991	.	2 5	20
							5 800	3 953	1.9944	4 075	3,0	.	30
							5 800	3 378	2,6592	3 529	4 5	.	40
B. Normale 3/3 gekuppelte Tenderlokomotive für Nebenbahnen	35	55	108	12	29,2	60,3 bei 1,3 qm Rostfläche	4 500	**3 972**	1,2280	3 884	.	2,3	15
							4 500	3 287	1,6374	3 364	2,34	.	20
							4 500	2 343	2,4561	2 747	14,7	.	30
							4 500	1 874	3,2748	2 379	21,2	.	40
C. Normale 2/3 gekuppelte Personenzuglokomotive mit Tender (ältere)	42	56	173	10	24,4 ganze Lokomotive 37,0 Tender extra Summa 64,5	91,8 bei 1,718 qm Rostfläche	3 450	**3 381**	1,0222	3 389	0,2	.	20
							3 450	2 737	1,5333	2 767	1,1	.	30
							3 450	2 419	2,0444	2 396	.	0,9	40
							3 450	2 179	2,5555	2 143	.	1,7	50
							3 450	1 991	3,0666	1 956	.	1,8	60
							3 450	1 841	3,5777	1 811	.	1,6	70
							3 450	1 703	4,0888	1 694	.	0,5	80

[1]) $u = \frac{v\,m}{60 . 60 . \frac{D . \pi}{100}}$

[2]) C bei den Lokomotiven unter A und C = 0,6, bei der Lokomotive unter B = 0,575.

Bemerkung: Die Werthe in den Spalten 1—9, 14 und 15 a—22 a sind der Veröffentlichung im „Organ für die Fortschritte im Eisenbahnwesen“ Jahrg. 1887 S. 104/105 entnommen.

Leipzig, den 4. Oktober 1891.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 9,55 km lange Strecke Etgersleben-Unseburg der Königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg, welche am 15. November d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3527 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Antrag auf Ergänzung der Vereins-Satzungen (abgesandt am 21. d. Mts.).

Nr. 3661 vom 20. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 21. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Das Eisenbahnbudget des Oesterreichischen Handelsministeriums Ende des Jahres 1892.

Im Nachhange zum diesbezüglichen Berichte in Nr. 81 S. 776 d. Ztg. lassen wir einen Auszug der Erläuterungen zu den wichtigsten Positionen dieses Etats folgen. Bei dem grossen Umfange dieser Erläuterungen müssen wir uns auf das Nothwendigste beschränken und manche Theile, wie insbesondere die Begründung der grösseren oder geringeren Subventionen einzelner Verkehrsanstalten gegen das Vorjahr und die Ergebnisse der letzten Prioritätenumwandelung der Albrecht- und Carl Ludwigbahn noch einer gelegentlichen Besprechung vorbehalten.

Subventionen der Verkehrsanstalten für das Jahr 1892 auch im Vergleiche mit dem Vorjahre.

Im Staatsvoranschlag werden an Subventionen und Garantievorschüssen die nebenstehenden Beträge beansprucht:

Die Uebereinstimmung dieser Werthe entspricht, wie nicht anders erwartet werden konnte, im allgemeinen derjenigen der Werthe für die z in den Spalten 9 und 11. Durch diese Zusammenstellungen dürfte der Beweis erbracht sein, dass die erweiterte Formel zur Berechnung der Zugkraft für Lokomotiven, welche in ihrer Bauart der Preussischen Normal-Personenzuglokomotive gleichen, gute Werthe für z; für solche, deren Bauart der Normal-Güterzuglokomotive ähnlich ist, weniger gute, obgleich für die Praxis noch immer sehr brauchbare Resultate liefert. Ob diese Formel event. auch für Lokomotiven von der Bauart der Normal-Tenderlokomotiven brauchbare Werthe zu liefern imstande sein wird, kann nur durch weitere praktische Versuche festgestellt werden.

Schliesslich wäre noch zu bemerken, dass nach der von mir mitgetheilten Formel für eine gegebene Leistung die Hauptabmessungen dieser Lokomotive bestimmt werden könnten.

Die Spalten 15 a—22 a enthalten die Wagen-Bruttolasten, welche aus den Versuchen auf den Preussischen Staatsbahnen ermittelt wurden, in Tonnen.

Die Spalten 15 b—22 b enthalten die Wagen-Bruttolasten, welche nach der Formel $z = \left(2{,}4 + \frac{v^2}{1000} + \frac{1000}{i}\right)(A + B)$, unter Benutzung der Werthe für z aus der Spalte 11, berechnet sind, in Tonnen.

1:40 25 mm			1:60 16,667 mm			1:100 10 mm			1:150 6,667 mm			1:200 5 mm			1:300 3,333 mm			1:400 2,5 mm			1:500 2 mm		
aus den Versuchen	gerechnet	Differenz in Prozenten	aus den Versuchen	gerechnet	Differenz in Prozenten	aus den Versuchen	gerechnet	Differenz in Prozenten	aus den Versuchen	gerechnet	Differenz in Prozenten	aus den Versuchen	gerechnet	Differenz in Prozenten	aus den Versuchen	gerechnet	Differenz in Prozenten	aus den Versuchen	gerechnet	Differenz in Prozenten	aus den Versuchen	gerechnet	Differenz in Prozenten
15			16			17			18			19			20			21			22		
a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c
144	143[3]	— 0,7	235	233	— 0,9	394	391	— 0,8	560	554	— 1,08	697	690	— 1,0	912	901	— 1,2	1071	1058	— 1,2	1195	1180	— 1,2
118	114	— 3,5	197	190	— 3,7	333	324	— 2,8	474	461	— 2,8	590	574	— 2,8	768	748	— 2,7	899		— 2,6	999	974	— 2,5
74	78	+ 5,0	132	138	+ 4,6	231	240	+ 3,8	331	343	+ 3,5	410	425	+ 3,5	529	548	+ 3,5	615	876	+ 3,4	680	703	+ 3,3
—	—	—	—	—	—	175	186	+ 6,0	251	265	+ 5,3	309	326	+ 5,2	395	415	+ 4,8	454	637	+ 4,8	497	522	+ 4,8
																			477				
115	111	— 3,6	177	172	— 2,9	286	278	— 2,9	399	388	— 2,8	493	480	— 2,7	641	623	— 2,9	749	729	— 2,7	834	811	— 2,8
89	92	+ 3,2	140	144	+ 2,8	228	234	+ 2,6	318	325	+ 2,2	392	402	+ 2,5	507	519	+ 2,3	591	606	+ 2,5	656	672	+ 2,4
—	—	.	88	108	+ 18,5	147	177	+ 17,0	206	254	+ 18,8	253	302	+16,2	324	385	+ 15,8	375	444	+15,5	413	489	+15,6
—	—	.	—	—	.	105	141	+ 25,5	146	194	+ 24,7	179	235	+23,8	226	295	+ 23,4	259	337	+23,1	283	367	+22,9
57	57	—	109	110	+ 0,9	200	200	—	293	294	+ 0,3	369	370	+ 0,3	487	488	+ 0,2	574	575	+ 0,2	640	642	+ 0,3
32	33	+ 3,0	73	74	+ 1,3	141	144	+ 2,1	210	213	+ 1,4	265	269	+ 1,5	348	353	+ 1,4	407	412	+ 1,2	452	458	+ 1,3
—	—	.	53	51	— 3,9	108	107	— 1,0	162	160	— 1,2	204	202	— 1,0	266	262	— 1,5	307	304	— 1,0	339	335	— 1,2
—	—	.	—	—	.	82	79	— 3,8	123	121	— 1,6	156	152	— 2,6	200	196	— 2,0	230	225	— 2,2	251	246	— 2,0
—	—	.	—	—	.	60	58	— 3,4	93	90	— 3,3	117	113	— 3,5	149	145	— 2,8	170	166	— 2,4	184	180	— 2,2
—	—	.	—	—	.	—	—	.	67	65	— 3,1	85	83	— 2,4	109	106	— 2,8	123	120	— 2,5	133	130	— 2,3
—	—	.	—	—	.	—	—	.	—	—	.	59	58	— 1,7	76	75	— 1,3	86	85	— 1,2	93	92	— 1,0

[3]) Die in den Spalten 15 c—20 c für die Geschwindigkeit 15 km in der Stunde aufgeführten Differenzen sind erheblich kleiner, als die in der Spalte 13 angegebenen. Dieses findet seine Erklärung darin, dass die in den Spalten 15 a—22 a für dieselbe Geschwindigkeit angegebenen Werthe aus der Zugkraft der Spalte 8 und nicht aus der der Spalte 9 ermittelt sind.

Spirgatis.

Subventionen und Vorschüsse	1892 fl.	1891 fl.
Oesterreichischer Lloyd (Subvention)	3 320 000	834 630
" " (Vorschuss)	500 000	—
Donau-Dampfschifffahrts-Ges. (Subvention)	250 000	—
" (Vorschuss)	250 000	—
Zittau-Reichenberger Bahn	45 000	52 000
Garantievorschüsse		
Oesterreichische Nordwestbahn	337 000	100 000
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	1 270 400	1 090 000
Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn	306 900	282 785
Carl Ludwigbahn	—	1 210 000
Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn	2 033 200	1 813 000
Mährische Grenzbahn	288 300	272 000
Albrechtbahn	—	760 000
Münzverlust	72 800	60 120
zusammen	8 673 600	6 474 535

Diesem Erforderniss steht als Bedeckung ein Betrag von 244 127 fl. gegenüber, der aus dem Antheil des Staates an den Reinertragsüberschüssen der Carl Ludwigbahn und der Nordwestbahn herrührt.

Fahrbetriebsmittel-Anschaffungen der Staatsbahnen für 1892.

In das Budget wurden aus diesem Titel für Vermehrung von Lokomotiven, Tendern und Reserven im ganzen eingestellt 1,3 Millionen Gulden zur Anschaffung von 41 Lokomotiven; nachdem hiervon 718 000 fl. zur Verwendung auf den Staatsbahnen in Galizien, Mähren und Schlesien entfallen, so dürften in dieser Post die für die Carl Ludwigbahn erforderlichen 24 Lokomotiven enthalten sein. Für Vermehrung der Personenwagen wurden im ganzen für 470 Wagen 2,65 Millionen Gulden eingestellt und gelangen für 1892 zur Bestellung 148 Stück im Betrage von 1 Million Gulden, der Rest von 322 Personenwagen wird in den Jahren 1893 und 1894 zur Anschaffung gelangen. Zur Bewältigung des Güterverkehrs ist auf den Staatsbahnen eine grössere Anzahl von Leihwagen in Verwendung. Um diese Leihwagen successive abstossen zu können, ist die Beschaffung von rund 2000 Güterwagen nothwendig. Ferner ist zur Bedeckung des Abganges von Dienstwagen die Beschaffung von 90 Stück erforderlich. Hierfür belaufen sich die Kosten auf 4,35 Millionen Gulden. Die Erwerbung der 2000 Güter- und 90 Dienstwagen ist für die Jahre 1892—1895

in Aussicht genommen und kommen für 1892 500 Güterwagen im Betrage von 1 Million Gulden zur Anschaffung, wovon mehr als ein Drittel zur Verwendung auf die westlichen Staatsbahnen gelangt. Es werden sonach für das Jahr 1892 für die Staatsbahnen bestellt 41 Lokomotiven, 148 Personen- und 500 Güter- und Dienstwagen im Gesammtbetrage von 3,3 Millionen Gulden.

Die finanziellen Wirkungen der Eisenbahn-Tarifreform.

Hierüber äussern sich die Erläuterungen wie folgt: „Der Voranschlag für 1892 hält sich, ungeachtet im wichtigsten Transportzweige, im Frachtenverkehre, mit 1. Juli 1891 eine umfassende Tarifreduktion eingetreten ist, in dem Gesammtergebnisse über dem Niveau der Transporteinnahmen-Resultate des Jahres 1890; es haben die auf Grund vorliegender Erfahrung angenommene Vermehrung der Einnahmen aus dem Personenverkehre, die Bedachtnahme auf die natürliche Steigerung, welche im Güterverkehre auch für den Fall gleichbleibender Tarife gewärtigt werden dürfte, und die berechtigte Erwartung, die Reduktion des Gütertarifes werde eine Erhöhung der Verkehrsdichtigkeit im Gefolge haben, zu den für 1892 präliminirten Ansätzen geführt.“ Im ganzen wurde bei den Frachteinnahmen auf dem Gesammtnetze der Staatsbahnen ein Rückgang von 163 202 fl. veranschlagt.

Die beiden neuen Eisenbahnlinien in Böhmen.

In beiden, im Berichte Nr. 81 S. 775 d. Ztg. erwähnten Bahnvorlagen über die Bahnen Strakonitz-Winterberg und Wodnian-Prachatitz garantirt die Regierung ein jährliches Reinerträgniss, welches einer 4 % Verzinsung und Tilgung der Prioritätsobligationen und einer 4 % Vorzugsdividende nebst der Tilgungsquote für die Prioritätsaktien gleichkommt. Die Maximalsumme der auszugebenden Prioritätsobligationen beträgt bei der Lokalbahn Strakonitz-Winterberg 1,2 Millionen Gulden, bei der Lokalbahn Wodnian-Prachatitz 800 000 fl.; das Prioritäts-Aktienkapital beziffert sich bei der ersteren mit 250 000 fl., bei der letzteren mit 100 000 fl. Das Maximum der in jedem Jahre zu leistenden Staatsgarantie beträgt bei der Eisenbahn Strakonitz-Winterberg für die ersten 75 Jahre der Konzessionsdauer 60 788 fl., für den Rest der Konzessionsdauer 22 485 fl.; für die Eisenbahn Wodnian-Prachatitz verspricht die Regierung in den ersten 75 Jahren eine Maximalgarantie von 37 859 fl., in den letzten 15 Jahren von 8 994 fl. Die Zusicherung der Staatsgarantie ist davon abhängig gemacht, dass vom Königreiche Böhmen aus Landesmitteln und von den Interessenten zusammen ein bestimmter Nominalbetrag der Stammaktien, und zwar bei der Bahn Strakonitz-Winterberg von 420 000 fl., bei der Eisenbahn Wodnian-Prachatitz von 200 000 fl. zum vollen Nennwerthe übernommen wird. Der Betrieb beider Bahnen soll während der ganzen Konzessionsdauer vom Staate für Rechnung der Konzessionäre geführt werden. Die Regierung spricht die Erwartung aus, dass bei der Eisenbahn Strakonitz-Winterberg der Staatsschatz aus dem Titel der Garantieleistung überhaupt nicht in Anspruch genommen werden dürfte, da nach den gepflogenen Erhebungen die Reinerträgnisse der Bahn die Annuität nicht nur erreichen, sondern voraussichtlich sogar um einen nicht unbedeutenden Betrag übersteigen dürften. Bei der Lokalbahn Wodnian-Prachatitz dürften die jährlichen Zuschüsse kaum 21 000 fl. betragen, da auf ein Nettoerträgniss von 17 000 fl. gerechnet werden könne.

(Den Motivenbericht zur dritten Vorlage, betreffend die Verstaatlichung der Galizischen Carl Ludwigbahn, müssen wir wegen seines grösseren Umfanges der Nr. 85 d. Ztg. vorbehalten.)

Antheil des Staates am Erträgnisse der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für das Jahr 1892.

Im Budget ist dieser Antheil mit 560 000 fl. veranschlagt, während dasselbe im Jahre 1891 mit 743 000 fl. eingestellt war. Der Ertrag, welchen das Hauptnetz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Jahre 1891 abwerfen dürfte, wurde nämlich mit 8 573 000 fl. veranschlagt, woraus sich eine Quote von 560 000 fl. für den Staat ergeben würde. Der Voranschlag wird in der folgenden Weise motivirt: „Bei den Einnahmen wurden in Anschlag gebracht: einerseits die bisher wahrnehmbare und voraussichtlich gleichmässig weiter wirkende Steigerung beim Personen- und Güterverkehre — andererseits aber auch die Ertragsausfälle infolge des am 1. April d. J. eingeführten ermässigten Personentarifes, sowie jene Ausfälle, welche sich mit Rücksicht auf den am 1. Juli 1891 ins Leben tretenden Gütertarif der K. K. Staatsbahnen und die dadurch eintretende Konkurrenzirung einer Reihe von Verkehren ergeben dürften. Die Betriebsausgaben werden um 644 370 fl. Oe. W. höher veranschlagt, als der Erfolg im Jahre 1890, und ist diese Erhöhung begründet durch die infolge gesteigerter Verkehrsleistung eintretenden Mehrkosten beim Stations-, Fahr-, Zugförderungs- und Werkstättendienst und durch höhere Steuern. Es erhöht sich ferner der Bedarf für Verzinsung und Tilgung der Anlehen des öffentlichen Eisenbahnunternehmens nach Maassgabe des in Aussicht genommenen Bauaufwandes im Jahre 1891 und der erforderlichen Kapitalsfundirungen.“

Fütterung, Tränkung und Beförderung des Schlachtviehes.

Eine diesbezüglich schon in der vorigen Session gestellte Interpellation wurde vom Handelsminister wie folgt beantwortet: „Die Fütterung des Schlachtviehes während des Eisenbahntransportes obliegt dem Versender bezw. dem von diesem beigestellten Begleiter der Viehsendung. Es wurde jedoch seitens der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen mittelst des Ausnahmetarifs VI nicht nur die gebührenfreie Beförderung einer der Grösse des Transports entsprechenden Anzahl Viehbegleiter für die Hin- und Rückfahrt gewährt, sondern auch der unentgeltliche Transport des während der Eisenbahnbeförderung erforderlichen Futters bewilligt. Die in Anregung gebrachte Aktivirung von Fütterungsstationen würde für die einzelnen Transporte eine wesentliche Verzögerung in ihrer Beförderung nach sich ziehen, und liegt ein Bedürfniss für Errichtung solcher Stationen nicht vor. Fütterungsstationen sind dermalen nur im Verkehr von Galizien und der Bukowina nach dem Westen des Reiches vorgeschrieben und bildet die Auflassung dieser Anstalten bereits seit Jahresfrist den Gegenstand ernster Erwägung. Was die Tränkung der Thiere während des Eisenbahntransports anbelangt, so hat dieselbe nach den bei den K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen diesfalls bestehenden Vorschriften innerhalb 24 Stunden einmal zu erfolgen. Die Aufgabe- bezw. Grenzstationen haben diejenige Station, in welcher die Tränkung der Thiere stattzufinden hat, hiervon unter Mittheilung der Grösse des Transports auf telegraphischem Wege zu verständigen, damit die erforderlichen Vorbereitungen rechtzeitig getroffen werden können. Für die Beförderung der als Frachtgut zur Aufgabe gelangenden Thiere wurden seitens der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen für ihre Linien bereits besonders rasch verkehrende Züge bezw. Güter-Eilzüge eingelegt und die Interessenten durch besondere Kundmachungen aufmerksam gemacht, dass es sich empfiehlt, Viehtransporte zu diesen Zügen aufzugeben. Die Beförderungsdauer speziell von Steiermark nach Vorarlberg beträgt bei Verfrachtung mit diesen Zügen auf eine 550 bis 600 km lange Strecke durchschnittlich 46 Stunden. Die reglementarische Lieferfrist für lebende Thiere beträgt für die vorbezeichneten Entfernungen 3 Tage und ist demnach die Beförderungsdauer bei Benutzung dieser Züge um 26 Stunden kürzer als die für Eilgüter bezw. lebende Thiere normirte Lieferfrist. Das Handelsministerium wird nach wie vor diesem wichtigen Verkehrszweige sein angelegentlichstes Augenmerk zuwenden und gegebenenfalls dafür Vorsorge treffen, dass die bestehenden Normen von den Transportanstalten auch in dieser Hinsicht genauestens befolgt werden.“

Verlängerung von Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat die dem Abt des Benediktinerstiftes Melk Alexander Karl und Genossen mit dem Erlasse vom 14. März 1891 ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von Hadersdorf bei Krems an der Donau nach Oberhollabrunn und von da weiter zum Anschlusse an die Lokalbahn Drösing-Zistersdorf eventuell an einen zwischen Drösing und Hohenau gelegenen geeigneten Punkt der Hauptlinie der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf weitere 3 Monate verlängert. Gleichzeitig hat das Handelsministerium diese Bewilligung auf eine weitere Variante obiger Bahnverbindung und zwar von Fels über Gross-Riedenthal, Hohenwart, Mühlbach, Maissau, Ravelsbach, Sitzendorf, Mittergrabern, Hetzmannsdorf, Wullersdorf, Immendorf, Schaladorf, Stinkenbrunn, Gross-Harras, Stronsdorf, Röhrenbrunn, Gnadendorf, Asparn, Mistelbach, Wilfersdorf, Bullendorf, Rannersdorf, Prinzendorf, Hauskirchen, Neusiedl, Dobermannsdorf und Paltendorf bis Hohenau ausgedehnt.

Die neue Uniformirungsvorschrift.

Zu dieser in Nr. 81 S. 775 d. Ztg. erwähnten Vorschrift ist noch ein Erlass des K. K. Handelsministers ergangen, wonach dieselbe gleichmässig auf die Staats- und Privateisenbahnbediensteten nur mit dem Unterschiede Anwendung findet, dass an der Kappe der ersteren das Flugrad mit der Kaiserkrone geziert, auf deren Uniformknöpfen und Hutrosen der Kaiserliche Doppeladler geprägt bezw. gestickt ist. Die Eisenbahnbeamten haben bei allen öffentlichen Verhandlungen, wo sie mit in Uniform erscheinenden Vertretern von Staatsbehörden zusammenzuwirken berufen sind, in Uniform mit Degen zu erscheinen. Abweichungen von der neuen Uniformirungsvorschrift sind strengstens hintanzuhalten und ist insbesondere das gleichzeitige Tragen von neuen und älteren Uniform- oder Civilkleidungsstücken weder in noch ausser Dienst gestattet. Bei den Eisenbahnen, wo die Kategorie der „Unterbeamten“ nicht besteht, finden die betreffenden Uniformirungsbestimmungen keine Anwendung, wenn auch die dienstlichen Ver-

richtungen der bezüglichen Bediensteten die gleichen sein sollten. Hinsichtlich der Einreihung der Beamten in die 8 Uniformklassen kann auch dem obersten Leiter grösserer Eisenbahnen eine höhere, als die bisherige zugestanden werden.

Das Eisenbahnbudget des Ungarischen Handelsministeriums für das Jahr 1892.

Als Nachtrag bezw. Erläuterung zu dem Berichte hierüber in Nr. 81 S. 775 d. Ztg. ist folgendes mitzutheilen:

Der Handelsminister konstatirt zunächst die erfolgte Einverleibung der Ungarischen Linien der Staatseisenbahn-Gesellschaft in das Netz der Ungarischen Staatsbahnen. Sodann theilt derselbe mit, dass er die Errichtung zweier neuer Betriebsleitungen in Budapest und Miskolcz in Aussicht genommen hat, wodurch die Zahl derselben von 7 auf 9 erhöht wird. Dadurch wird es möglich sein, das gesammte Netz der Ungarischen Staatsbahnen nicht nur der geographischen Lage nach, sondern auch den verschiedenen Wegrichtungen entsprechend zu organisiren. Neben diesen Betriebsleitungen wird eine angemessene Zahl von Verkehrsabtheilungen bei der Abwickelung des Verkehrs thätig sein. Für das gesammte Netz des Jahres 1892 wurden veranschlagt: Einnahmen 69 750 000 fl., Ausgaben 39 840 000 fl., Ueberschuss 29 910 000 fl. Hiervon entfallen auf das Stammnetz: Einnahmen 51 200 000 fl., Ausgaben 32 140 000 fl., Ueberschuss 19 060 000 fl.; auf das Ungarische Netz der Staatseisenbahn-Gesellschaft Einnahmen 18 550 000 fl., Ausgaben 7 700 000 fl., Ueberschuss 10 850 000 fl. Diese Auftheilung der Einnahmen und Ausgaben zwischen den beiden Netzen ist eine annähernde und nur vorübergehende, denn bei der einheitlichen Verwaltung wird in der Einrichtung des Dienstes und der Instradirung des Verkehrs zwischen den beiden Gruppen kein Unterschied gemacht. Der veranschlagte Ueberschuss entspricht einer 4,27 % Verzinsung des in den beiden Netzen bis zum Schlusse des Jahres 1890 investirten Gesammtkapitals von 699 734 000 fl., wovon 537,2 Millionen Gulden auf das Netz der Ungarischen Staatsbahnen und 162,5 Millionen Gulden auf die Ungarischen Linien der Staatseisenbahn-Gesellschaft entfallen. Veranschlagt man aber auch die für Investitionen und Bauten in den Jahren 1891 und 1892 vorgesehenen Ausgaben von 14,8 Millionen Gulden, in welcher Summe auch der von der Staatseisenbahn-Gesellschaft gewährte Vorschuss von 5 Millionen Gulden inbegriffen ist, so ergibt jener Ueberschuss eine 4,18 % Verzinsung des investirten Kapitals. Im Jahre 1890 aber haben die Ungarischen Staatsbahnen eine 4,4 % Verzinsung ihres Kapitals ergeben. Im Jahre 1891 wurde für das Stammnetz ein Erträgniss von 18 660 000 fl. veranschlagt; die nach dem Ungarischen Netze der Staatseisenbahn-Gesellschaft zu zahlende Jahresrente sammt den Vorschusszinsen beläuft sich auf 9 848 500 fl. und die Steuer nach diesem Netze auf 1 459 247 fl.; diese 3 Positionen ergeben zusammen 29 967 747 fl. Vergleicht man diese Summe mit dem oben ausgewiesenen Voranschlage des Ueberschusses, so ergibt sich, dass derselbe um etwa 57 000 fl. geringer angenommen wurde als im Vorjahre. Die für das Jahr 1892 veranschlagten Ausgaben und Einnahmen ergeben einen Betriebskoeffizienten von 57,11 % gegen 61,65 % im Jahre 1891. Von den Einnahmen besagt der Bericht, dass 14,5 Millionen Gulden auf den Personenverkehr, 738 000 fl. auf Militärtransporte, 656 173 fl. auf den Gepäckverkehr, 1 398 000 fl. auf den Eilgutverkehr und 50,4 Millionen Gulden auf den Frachtverkehr entfallen. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen im Jahre 1890 auf dem Stammnetz der Ungarischen Staatsbahnen thatsächlich 10,4 Millionen Gulden, auf dem Netze der Staatseisenbahn-Gesellschaft 3,8 Millionen Gulden. Aus dem Frachtverkehre sollen auf das Stammnetz 36,8 Millionen Gulden, auf das Netz der Staatseisenbahn-Gesellschaft 13,6 Millionen Gulden entfallen, wobei der Frachtertrag der Linie Lissawa-Anina, der Marchthal- und Eipelbahn sowie des Schiffsbetriebes mit 854 000 fl. veranschlagt ist. Für das Stammnetz beträgt die Erhöhung der Einnahmen kaum 5 %. Die Betriebsausgaben sind mit 9 840 000 fl. höher veranschlagt, wovon 7,7 Millionen Gulden auf das Netz der Staatseisenbahn-Gesellschaft und 2,1 Millionen Gulden auf das Stammnetz entfallen. Der Handelsminister theilt an einer anderen Stelle des Berichtes mit, dass er die Anschaffung von 168 Lokomotiven beabsichtigt, was mit einem Kostenaufwande von mehr als 6 Millionen Gulden verbunden sein wird. Es stehen ihm hierfür 3 Millionen Gulden zur Verfügung, und zwar aus den früher bewilligten kleineren Krediten für solche Bestellungen, ferner der noch vorhandene Gewinnantheil aus der Prioritätenumwandlung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, sowie aus dem Wagenparkfonds der verstaatlichten Nordostbahn und der Eisenbahn Vinkovce-Mitrovitza. Für die restlichen 3 Millionen wurde ein Posten von 500 000 fl. als 1. Rate in das Budget des Jahres 1892 eingestellt. Es ist zu bemerken, dass 51 von diesen Lokomotiven bereits bestellt wurden. Die Anschaffung derselben erscheint um so nothwendiger, als der Handelsminister in seinem Bericht von dem gegenwärtigen Lokomotivstande etwa 105 Stück als demnächst unbrauchbar werdend bezeichnet.

Die Decentralisation der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Dem Vernehmen nach soll die Regierung dem fortwährenden Andrängen der Galizischen Abgeordneten, betreffend die Einrichtung einer besonderen Generaldirektion der Galizischen Staatseisenbahnen in Lemberg unter der Leitung des Statthalters, sich nicht mehr gänzlich abweisend verhalten. Nachdem damit die Loosung auch für die anderen Länder, welche von Staatseisenbahnen durchzogen werden, zu deren gänzlichen Decentralisation gegeben wäre, so verdienen die nachstehenden Bemerkungen der „N. Fr. Pr." die vollste Beachtung:

„Diese Bestrebungen sind nicht neu, und als sie seinerzeit bei der Organisation der Staatsbahnen mit dem grössten Nachdrucke vertreten wurden, haben das Kriegsministerium und der Generalstab den entschiedensten Widerstand geleistet. Die Gründe, welche damals für die energische Abwehr maassgebend waren, haben auch heute nicht an Kraft verloren. Im Gegentheile. Je grösser das Netz der Staatsbahnen geworden ist, desto grösser würden auch die Gefahren einer Provinzialisirung sein und desto mehr Grund hat insbesondere die Kriegsverwaltung, sich gegen eine administrative Zerreissung dieses Netzes mit der vollsten Energie auszusprechen. An der Einheitlichkeit der Leitung darf aus den wichtigsten politischen und strategischen Gründen nicht gerüttelt werden. Wir brauchen wohl die Gefahren nicht besonders auszumalen, die entstehen müssten, wenn in Oesterreich eine provinzielle Tarifpolitik, ein provinzieller Wagenpark, provinzielle Zugseinrichtungen und Fahrpläne sich allmählich aus der Decentralisirung der Bahnverwaltung herausbilden würden. Die Einheit der Leitung bei den Staatsbahnen ist daher ein so wesentliches Bedürfniss des Staates, dass es der grösste Fehler wäre, wenn man eine Organisation schaffen wollte, die aus sich selbst und durch ihre innere Natur zur Zerstückelung des Eisenbahnwesens führen müsste. Dann hätte der Staat gerade durch die Erwerbung der Privateisenbahnen einen grossen Rückschritt gemacht, und dann würde er auch auf jenes Machtmittel verzichten, welches er mit grossen Opfern durch den Kauf der Eisenbahnen erringen wollte. Der Polenklub wird daher bei der Aufstellung seines Programms in Erwägung ziehen müssen, dass er jene Grenzen nicht überschreiten dürfe, wo er den unbedingten Widerstand aller maassgebenden politischen Faktoren in Oesterreich zu erwarten hat. Die politische Situation ist wenig geeignet dazu, mit der Organisation der Eisenbahnen zu experimentiren und durch administrative Fehler die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen zu schwächen. Das Abgeordnetenhaus hat im vorigen Jahre durch eine Resolution die Regierung aufgefordert, den Wirkungskreis der Betriebsdirektionen der Staatsbahnen zu erweitern. Es ist möglich, dass dieser Resolution in mancher Beziehung entsprochen werden wird. Die Direktionen werden vielleicht eine grössere Kompetenz bezüglich der Lieferungen und Anschaffungen, sowie bei den Manipulationen der Verrechnung erhalten. Die Basis dieser Organisation, die einheitliche Gesammtleitung darf jedoch nicht berührt werden. Jede Konzession, durch welche der feste Verband der Staatsbahnen aufgelöst würde, müsste die grössten Bedenken wecken und kann auch nicht gewährt werden."

Verjährung einer Konventionalstrafe (Rechtsfall).

Eine falsch deklarirte Sendung wurde wegen ihrer Feuergefährlichkeit und auch deshalb von der Abgabestation zurückgehalten, weil der Adressat die nach § 48 des Betriebsreglements bemessene hohe Konventionalstrafe zu zahlen und den wirklichen Aufgeber namhaft zu machen sich weigerte, nachdem der auf dem Frachtbrief ersichtliche Name desselben sich als falsch erwies. Die Bahnverwaltung erstattete hierüber die strafgerichtliche Anzeige, infolge derselben der wirkliche Aufgeber ermittelt und auch bestraft wurde; nun erst ist derselbe von der Bahn auf die Konventionalsumme und auf das bis zur Veräusserung der Sendung erwachsende Lagergeld verklagt worden. Diese beiden Ansprüche wurden von der I. Instanz deshalb zurückgewiesen, weil nach dem Oesterr. Bürgerl. Ges.-B. Entschädigungsansprüche nach Ablauf von 3 Jahren verjähren und die Bahn ihre Civilklage erst später überreicht hat. Dagegen machte die Bahn in ihrer Appellation geltend, dass sie erst durch die strafgerichtliche Verhandlung in die Lage gekommen war, den bis dahin unbekannten Aufgeber belangen zu können; die II. Instanz erkannte aber nur die Forderung der Lagergelder an, indem sie die bezüglich der Konventionalstrafe ebenfalls als verjährt erklärte. Diese Entscheidung wurde vom K. K. Obersten Gerichtshofe aus folgenden Beweggründen bestätigt: Nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch wird die Verjährung nur durch die Ueberreichung einer Civilklage, nicht aber durch eine gerichtliche Strafanzeige oder durch Anschluss des Privatbetheiligten an das Strafverfahren unterbrochen; der Anspruch der Klägerin (der Bahn) hat nicht in der Strafbarkeit des Geklagten an und für sich, sondern in in einem Frachtvertrage ihren rechtlichen Grund. Da die Ersatzpflicht des Geklagten auf verschiedene Beweise gestützt werden musste, so konnte die Klägerin ihre Verweisung auf

den Civilrechtsweg voraussehen; da Konventionalstrafen als Entschädigungen anzusehen sind, so hätte sie diesen ihren Anspruch vor Ablauf der 3jährigen Frist bezw. auch gegen einen für den bis dahin ihr unbekannten Aufgeber gerichtlich aufzustellenden Kurator ad actum überreichen sollen; dagegen haftet der Aufgeber laut § 61 des B.-R. für das tarifmässige Lagergeld, und nachdem dasselbe privatrechtlich als Lohn, nicht aber als Entschädigung angesehen wird, so besteht der diesbezügliche Anspruch der Klägerin allein aufrecht. (Nr. 112 des „V.-Bl. f. E. u. Sch." 1891.)

Namensänderung einer Station und Eröffnung einer Haltestelle.

a) Vom 1. d. Mts. an führt die Station Bozen der Südtiroler Linie der Südbahn die Bezeichnung „Bozen-Gries".

b) Am 15. d. Mts. wurde in der Strecke Kogstein-Bielitz, zwischen den Stationen Bietritz a/H. und Przikos-Osiczko eine Ladestelle eröffnet, welche die Bezeichnung „Loukow" führt. In dieser Ladestelle können nur solche Massenartikel in ganzen Wagenladungen zur Auf- und Abgabe gebracht werden, welche tarifmässig auf offenen Wagen befördert werden und einer Einlagerung in gedeckten Räumen nicht bedürfen.

Eröffnung der Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg.

Am 19. d. Mts. ist die Lokalbahnstrecke Fürstenfeld-Hartberg dem Betriebe übergeben worden. Von den in Nr. 75 S. 728 genannten Stationen und Haltestellen bleibt die für den Gesammtverkehr eingerichtete Station Leitersdorf wegen Mangels einer Zufahrtstrasse vorläufig geschlossen.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Eine drückende Schwüle lastet auf dem Geldmarkt; wie vor mehreren Monaten die Ueberspekulation in Berlin ihre Opfer forderte, so fürchtet man, dass die Russische Anleihe in Paris grosse Verwüstungen anrichten und dabei sich nicht auf Frankreich allein beschränken werde. Die Entmuthigung in den Kreisen der Spekulation greift immer weiter; die Stimmung war derart herabgedrückt, dass die wenigen Umsätze in Transportaktien nur bei nachgebenden Kursen vollzogen werden konnten. Davon machte Kaiser Ferdinands-Nordbahn (2820) eine Ausnahme, deren Ankauf durch den Staat trotz aller Dementis sich aufrecht erhält, dann Elbethalbahn (213,75), welche Mehreinnahmen gegen das Vorjahr aufweist, und Kaschau-Oderberger Bahn (174,50), welche auf ihrer Oesterreichischen Strecke das zweite Geleise legt. Matter waren: Nordwestbahn (199,50), Staatsbahn (280,25) und Südbahn (103). Wie vorwöchentlich notirten Galizische Carl Ludwigbahn (205), obzwar bei diesem Kurse schon das darin investirte Kapital sich mit 4,87 % verzinst. Infolge des Gerüchtes über das Fehlschlagen der Arbeiten am Eisernen Thore waren Ungarische Werthe flau, obwohl das Exposé des Finanzministers Weckerle sehr angesprochen hat.

Aus der Schweiz.

Genfer Schmalspurbahnen.

Der Schweizerische Bundesrath hat seine Einwilligung zur Eröffnung des Betriebes auf der Strecke Vandoeuvres-Jussy der Genfer Schmalspurbahnen auf den 1. d. Mts. ertheilt. Die 7 km lange Bahnstrecke hat folgende Stationen und Haltestellen: Vandoeuvres, Crête, Choulex-Chevrier, Puplinges, Presinges-Sullier, Sionnet und Jussy.

Kreisschreiben des Eisenbahndepartements an die Bahnverwaltungen.

Unsere Kontrolorgane haben bei ihren Inspektionen noch den Unfug des Auf- und Abspringens auf und von fahrenden Zügen, besonders seitens des Zugpersonals konstatiren müssen und es beweist die Thatsache, dass gerade in der letzten Zeit mehrere schwere Unfälle, die Reisende und Bahnbedienstete betroffen, vorgekommen sind, dass dieser reglementswidrige Zustand eher im Zu- als im Abnehmen begriffen ist. Abgesehen von den zahlreichen Unfällen, die sich beim Manöverdienst durch das Auf- und Abspringen ereigneten, sind im laufenden Jahre bei fahrenden Zügen 21 Personen verunglückt und es ist von den grösseren Gesellschaften nur die Gotthardbahn, bei welcher Unfälle solcher Art nicht zu konstatiren waren. — Wir erachten es als dringend nöthig, dass die Verwaltungen diesen Unfällen mit vermehrter Sorgfalt zu steuern suchen. Die bezüglichen Vorschriften dem direkt betheiligten Rangir- und Zugbegleitungspersonal neuerdings auf dem Cirkularweg in Erinnerung zu bringen, dürfte kaum genügende Abhilfe in sich schliessen; diese Vorschriften sind bereits in ausreichender Weise bekanntgegeben. Mehr Erfolg möchten wir uns davon versprechen, wenn die Stations- und Bahnhofsvorstände angewiesen würden, künftig jedes ihnen zur Kenntniss gelangende Auf- und Abspringen von einem fahrenden Vehikel mit Busse zu belegen und dass wiederum die Kontrolorgane der Bahngesellschaften scharf darauf sehen würden, dass die Vorstände diese ihre Pflicht erfüllen. Es ist augenscheinlich, dass die Reisenden, wenn sie es täglich mit ansehen müssen, wie die Bahnbediensteten auf fahrende Züge auf- und von denselben abspringen, zum Glauben verleitet werden, es sei diese Manipulation erstens gar nicht so gefährlich und werde zweitens nicht bestraft. Dadurch setzt sich mancher Reisende der Gefahr aus und wird von Zeit zu Zeit einer das Opfer derselben. Es ist daher Pflicht der Bahnverwaltungen, im Interesse der Sicherheit der Reisenden den Unfug nicht länger mehr zu dulden und dafür zu sorgen, dass derselbe baldmöglichst verschwinde.

Rigibahnen.

Wie Schweizerische Zeitungen berichten, wird eine Fusion der Vitznau-Rigibahn mit der Arth-Rigibahn vorbereitet. Danach würden die Arther Prioritätsaktien in Obligationen umgewandelt, während die Stammaktien der Arth-Rigibahn zu vieren zusammengelegt eine neue Aktie im Nominalwerth von 500 Frcs. des fusionirten Netzes erhielten. Die gegenwärtigen Vitznau-Rigibahnaktien würden in Prioritätsaktien des fusionirten Netzes mit einer Vorzugsdividende von 6 % umgeschaffen. Da das Stammaktienkapital der Arth-Rigibahn auf diese Weise von 3 200 000 Frcs. auf 800 000 Frcs. zusammenschrumpft, hofft man infolge Betriebsersparnisse und Wegfall der Pacht Staffelhöhe-Kulm die gleiche Dividende bezahlen zu können, wie gegenwärtig für die Vitznau-Rigibahnaktien.

Centralbank für Eisenbahnen.

Die Generalversammlung der Centralbank für Eisenbahnen mit Sitz in Luzern hat durch Statutenrevision die Umänderung der Firma in Schweizerische Centralbank (Bank Centrale Suisse) beschlossen. Der Zweck der Gesellschaft ist laut revidirter Statuten: Förderung aller das Gebiet des Eisenbahn- und Verkehrswesens umfassenden Unternehmungen; Betheiligung bei Transport- und anderen Unternehmungen; Erwerbung, Beleihung und Veräusserung von Aktien und Obligationen von Transport- und anderen Unternehmungen; Betreibung aller gewöhnlichen Bankgeschäfte. Der Sitz der Gesellschaft wird in einem später zu bezeichnenden Zeitpunkte nach Basel verlegt werden. Bis auf weiteres befinden sich Sitz und Domizil bei der „Bank" in Luzern.

Schweizerische Eisenbahnen: Zur Sicherung des Personentransports.

Unter den am 2. d. Mts. vom Bundesrath in Erwägung gezogenen Vorkehrungen zur Sicherung des Betriebes der Schweizerischen Eisenbahnen, namentlich in Bezug auf Personentransport, sind u. a. zu erwähnen: streckenweise Neuanlage von Doppelgeleisen, Aufstellung von automatischen Signalapparaten, Vorschriften über Zusammensetzung der Personenzüge in Bezug auf Bremsvorrichtungen usw. Diese etwa 8 oder 9 Vorschläge werden Gegenstand demnächstiger Konferenzen des Eisenbahndepartements mit Vertretern der Schweizerischen Eisenbahngesellschaften sein.

Brückenkontrole.

Der Bundesrath hat 2 Brückentechniker ernannt, die ihr Amt bereits angetreten haben. Dem ersten sind sämmtliche Eisenbahnbrücken der Ostschweiz, dem anderen diejenigen der Westschweiz zugetheilt.

Oberlandesgerichts-Entscheidung.

v. O. **Gewerbliche Arbeiten an Sonn- und Festtagen. Rechtlicher Charakter des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands.** Thatbestand: Angeklagter hat am Sonntage Vormittags 8 Uhr vor Beginn des Gottesdienstes auf der Eisenbahnstation M. 5 Stück Rindvieh aus einem Eisenbahnwagen, in welchem das Vieh als Eilgut von Sch. am gedachten Tage befördert worden, ohne orts- oder landespolizeiliche Dispensation ausgeladen. Eisenbahnseits war er hierzu nicht gezwungen oder veranlasst, vielmehr war die Verschiebung des Ausladens bis zum Montage gestattet worden, ohne dass er abgesehen von der ihm obgelegenen Wartung des Viehes, zu besonderem Aufwande als Zahlung eines Lagergeldes oder einer Strafe durch den Aufschub verpflichtet wurde. — Auf Grund dieser Feststellungen wurde mit Recht angenommen, dass Angeklagter gegen das Verbot des § 1 I 1a des Gesetzes vom 27. November 1872 (Nr. 3 von 1873), an Sonn- und Festtagen im Freien, insbesondere auf Eisenbahnen zu arbeiten, verstossen habe und dass ihm die Ausnahme, welche für den Fall gemacht ist, dass die Arbeiten nicht ohne grosse Nachtheile aufgeschoben werden können, nicht zur Seite stehe. In-

sofern hat Angeklagter sich auch nicht beschwert, sein Angriff ist vielmehr nur darauf gegründet, dass im § 56 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands das Ausladen von Eilgut auch an Sonntagen gestattet, mithin nach dem Grundsatze, dass Reichsgesetze den Landesgesetzen vorgehen, jene polizeiliche Vorschrift nicht anwendbar sei. Die Bestimmung des § 56 Abs. 3 („Eilgut wird auch an Sonn- und Feiertagen, aber nur in den ein für allemal bestimmten, durch Aushang in den Expeditionslokalen und bezw. auch in einem Lokalblatte bekannt gemachten Tageszeiten angenommen und ausgeliefert") findet, obwohl sie im Abschnitt III steht, welcher von Beförderung von Gütern spricht, auch auf die im Abschnitt II unter e geregelte Beförderung von Thieren Anwendung (§ 45). Sie ist getroffen, um das Interesse des Publikums gegenüber den Eisenbahnverwaltungen zu wahren. Wird sie vom Empfänger nicht verwerthet, so erleidet er keinen Nachtheil, insbesondere bleibt es auch dann bei der Regel des § 59 a. a. O., dass für die Fristen, binnen welcher die Ausladung geschehen muss, Sonn- und Festtage nicht mitgerechnet werden. Gegenüber dem Polizeiverbote des Polizeigesetzes hat die fragliche Bestimmung keine Bedeutung. Nach Art. 7 der Reichsverfassung steht dem Bundesrathe zwar die Befugniss zu, über die zur Ausführung der Reichsgesetze erforderlichen allgemeinen Verwaltungsvorschriften und Einrichtungen, soweit nicht durch Reichsgesetze ein anderes bestimmt ist, zu beschliessen, Reichsgesetze kommen jedoch gemäss Art. 5 das. nur durch Uebereinstimmung zwischen Bundesrath und Reichstag zustande. Zur Aufstellung von Rechtssätzen ist daher der Bundesrath für sich allein nicht befugt, seine Zuständigkeit erstreckt sich auf das Gebiet der Verwaltung und seine Anordnungen sind daher nur maassgebend innerhalb der Grenzen des bestehenden Rechts. Dies gilt namentlich auch bezüglich des Eisenbahnwesens. Soweit dasselbe dem Reiche unterstellt ist (Art. 4 Z. 8, Art. 41 ff.), erscheint der Bundesrath als diejenige Behörde, welche die erforderlichen Verwaltungsvorschriften zu treffen hat. Ihm lag es daher auch ob, in Ausführung des Art. 45 Z. 1 das. ein Betriebsreglement zu entwerfen. Auf das geltende Recht hat dasselbe einen Einfluss weder ausüben können, noch ausüben sollen. Im öffentlichen Interesse erlassen, charakterisirt es sich als ein Verwaltungsbefehl, welcher materielle Rechtssätze nicht aufstellt und für das Publikum nur dadurch von Bedeutung ist, dass es den Eisenbahnverwaltungen diejenigen Normen vorschreibt, welche den Transportverträgen zu Grunde zu legen sind und durch Abschluss der letzteren infolge des Willens der Kontrahenten zu konkreten Vertragsbestimmungen werden. Eine weitere Bedeutung kommt auch denjenigen Bestimmungen des Reglements nicht zu, welche, wie z. B. in §§ 5, 16, 19, 22 an sich polizeilicher Natur sind. Auch diese schaffen kein neues Recht und ihre Verletzung stellt sich nicht als ein Polizeidelikt dar, ist vielmehr nur imstande, das Vertragsverhältniss zu beeinflussen, insbesondere die Einrede eigenen Verschuldens zu erzeugen. — Aus alledem ergibt sich, dass die Anordnung im Betriebsreglement, welche das Ausladen von Eilgut an Sonn- und Festtagen gestattet, eine wesentlich andere Natur hat, als die Anordnung vom 27. November 1872, welche dieses Ausladen, von Nothfällen abgesehen, verbietet. Letztere ist eine zur Ausführung des Blanketgesetzes § 366 R.-Str.-G.-B.'s ergangene gesetzliche Bestimmung, jene ist ein Verwaltungsakt, welcher nur den einzelnen Eisenbahnverwaltungen ein bestimmtes Verhalten vorschreibt und das bestehende Recht unberührt lässt. Dieses entscheidet daher auch darüber, ob von der Berechtigung, welche infolge eines auf Grund jener Anordnung geschlossenen Vertrages gegenüber der Eisenbahnverwaltung entstanden ist, Gebrauch gemacht werden darf oder nicht. — Zu einer Aenderung des Rechts würde es zudem einer Publikation im Reichsgesetzblatte bedurft haben, ohne welche nach Art. 2 der Reichsverfassung keine Verfügung, welche wirkliche Rechtsvorschriften enthält, Wirksamkeit erlangt." (Entscheid. des Oberlandesgerichts zu Braunschweig vom 7. April 1891; Goltdammer, Archiv Bd. XXXIX S. 80 f.)

Verschiedenes.

Regelung der Flussverhältnisse Italiens.

Ueber diese seitens der Regierung schon längst in verschiedener Hinsicht anerkannte Nothwendigkeit hatte das Ministerium der öffentlichen Arbeiten vor mehr als Jahresfrist einen Wettbewerb von Denkschriften angesetzt. — Gegenwärtig beschäftigt sich ein Ausschuss von Fachleuten und Beamten mit der Sichtung und Prüfung der eingelaufenen Bearbeitungen zum Zweck der Preisvertheilung (5 000, 3 000 und 2 000 L.); diese Aufgabe wird indess schwerlich vor Ende des laufenden Jahres gelöst sein.

Ausbreitung der Reblaus in Italien.

Seitens der obersten Verwaltung des Mittelmeernetzes ist eine genaue Anweisung über die Beziehungen des Eisenbahnwesens mit den von den verwalteten Bahnlinien durchzogenen, etwa verseuchten Weingegenden erlassen. Laut des dabei befindlichen Verzeichnisses sind im Verwaltungsbereich des Netzes innerhalb der einzelnen Provinzen an Ansteckungsheerden vorhanden: Provinz Como in 51 Ortschaften, davon 15 unter Aufsicht; Provinz Bergamo 5 und Mailand 2 Orte ohne Ueberwachung; Provinz Novara 25 Orte, wovon 8 unter Aufsicht; Provinz Portomaurizio 45 Orte, davon 4 unter Aufsicht; Provinz Livorno 6 Orte, 1 unter Aufsicht; Provinz Siena und Grosseto je 1 Ort, ohne Aufsicht; Provinz Reggio Calabria in 59 Ortschaften, wovon 17 und Provinz Catanzaro in 3 Orten, wovon 3 unter Ueberwachung stehen. St.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Eröffnung des Güterverkehrs auf der Strecke Hirschberg - Warmbrunn. Am 1. November 1891 wird die Eisenbahnstrecke Hirschberg-Warmbrunn mit den neuen Stationen Rosenau und Warmbrunn, welche am 1. Juli 1891 nach Maassgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 bereits für den Personenverkehr in Betrieb genommen ist, auch für den Güterverkehr eröffnet.

Die Station Warmbrunn erhält volle Abfertigungsbefugnisse für die Beförderung von Gütern aller Art, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, die Station Rosenau i/Schl. nur solche für Güter, Leichen und lebende Thiere.

Berlin, im Oktober 1891. (2131MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. November d. J. wird die an der Bahnstrecke Gotha - Ohrdruf belegene Haltestelle Emleben, welche bisher nur dem Personen- und Wagenladungs-Güterverkehr diente, auch für den Gepäck-, Eilgut- und Frachtstückgutverkehr eröffnet.

Erfurt, den 21. Oktober 1891. (2132)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 20. Oktober 1891 wird die an der Bahnstrecke Stendal - Uelzen zwischen den Stationen Wieren und Uelzen gelegene, bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienende Station

Stederdorf

der Königlichen Eisenbahndirektion zu Magdeburg in den Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Magdeburg vom 1. August 1889 einbezogen und für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen eröffnet werden.

Der Frachtberechnung werden bis auf weiteres die Entfernungen für die Station Wieren der Königlichen Eisenbahndirektion zu Magdeburg unter Zuschlag von 5 km zu Grunde gelegt.

Bromberg, den 16. Oktober 1891. (2133)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Oldenburgische Staatsbahn. Die Station Oberbrügge ist am 15. d. Mts. für den Frachtstückgutverkehr und den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet und mit dem gleichen Tage in den Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Elberfeld usw. einerseits und Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahnen andererseits einbezogen.

Wegen der Frachtberechnung ist das Nähere bei den betheiligten Güterabfertigungen zu erfahren. (B2134)

Oldenburg, den 19. Oktober 1891.
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Für den Leichen-, Fahrzeuge- und Thierverkehr zwischen Badischen Stationen einerseits und der Station Nördlingen Bayerische Bahn anderseits kommen mit sofortiger Wirksamkeit wieder direkte Taxen zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die diesseitigen Dienststellen sowie die Station Nördlingen.

Karlsruhe, den 18. Oktober 1891. (2135)
Generaldirektion.

Norddeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Mit Bezugnahme auf das dem Hefte 1 (erste Abthlg.) der Verbands - Gütertarife beigegebene Notizblatt wird mitgetheilt, dass, nachdem inzwischen die Stationen Düsseldorf K. M. und Düsseldorf Rh. geschlossen worden sind und die Eröffnung der Station Düsseldorf Hauptbahnhof für den Eilgutverkehr erfolgt ist, die für letztgenannte Station im gedachten Tarifhefte vorgesehenen Frachtsätze Geltung erlangt haben.

Karlsruhe, den 17. Oktober 1891. (2136)
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Güterverkehr Köln (rechtsrh.) etc.-Altona. Am 1. November d. J. tritt der Nachtrag II zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft, welcher ausser bereits bekannt gemachten Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs Entfernungen und Frachtsätze für die Berliner Ringbahnstation Tempelhof, Rangirbahnhof und Entfernungen für die neu aufgenommene Station Fahr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) enthält. Die Entfernungen für die letztere Station treten erst mit dem Tage der Betriebseröffnung derselben (15. November d. J.) in Kraft.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den Güterabfertigungsstellen zu haben.

Köln, den 19. Oktober 1891. (2137)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Die Station Westhofen der Hessischen Nebenbahnen wird vom 20. Oktober d. J. ab in den Südwestdeutschen Gütertarif, Heft 3, aufgenommen. Ueber die Frachtberechnung ertheilen die Güterabfertigungsstellen Auskunft. (2138)

Strassburg, den 12. Oktober 1891.
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Tarifheft 2. Mit Gültigkeit vom 27. Oktober d. J. ab gelangen die nachstehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 für Schleifholz zur Einführung:

	ℳ für 100 kg
München, Ostbahnhof-Erla . .	0,95
„ „ - Schwarzenberg	0,94

Dresden, am 20. Oktober 1891. (2139)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Staatsbahnverkehr Altona-Magdeburg. Die an der Strecke Stendal-Uelzen zwischen den Stationen Wieren und Uelzen gelegene Station Stederdorf des Direktionsbezirks Magdeburg wird mit Gültigkeit vom 20. Oktober d. J., dem Tage der Eröffnung für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen, in den Gütertarif zum obenbezeichneten Verkehr einbezogen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze usw. ertheilen bis zur Herausgabe des bezüglichen Tarifnachtrages die betreffenden Güter-Abfertigungsstellen.

Altona, den 20. Oktober 1891. (2140)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Thüringischer Verband. Am 1. November 1891 gelangt für den Sächsisch-Thüringischen Gütertarif Heft 1 der Nachtrag III zur Ausgabe. Derselbe enthält ausser Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement, der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger und der Ausnahmetarife 8 für Getreide etc. und 9 für Zuckerrüben etc. neue vom Tage der Betriebseröffnung der betreffenden Stationen ab gültige Frachtsätze für die Verkehrsstation Schöna der Sächsischen Staatsbahn und Steinbach-Hallenberg des Direktionsbezirks Erfurt.

Der Nachtrag III ist von Ende Oktober d. J. ab bei den betheiligten Abfertigungsstellen käuflich zu beziehen.

Erfurt, den 19. Oktober 1891. (2141)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Importtarif nach Russland, Deutsch-Russischer Eisenbahnverband, Heft IV. Mit Gültigkeit vom 19./31. Oktober 1891 alten/neuen Stils ist der zweite Nachtrag zu dem vorbezeichneten Tarif herausgegeben.

Derselbe enthält:

1. Aenderungen des Waarenverzeichnisses nebst Güterklassifikation.
2. Frachtsätze und Ausnahmetarife für den Verkehr nach den Stationen Berditschew, Kiew und Odessa der Russischen Südwestbahn.

Exemplare dieses Nachtrages können unentgeltlich von den Verbandstationen bezogen werden.

Bromberg, den 17. Oktober 1891. (2142)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für geringwerthige Massenartikel. Vom 25. Oktober d. J. ab findet der Ausnahmetarif für geringwerthige Massenartikel auch im Verkehr zwischen der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn und den Stationen der Direktionsbezirke Berlin und Breslau, insoweit direkte Frachtsätze überhaupt bestehen, unter Zugrundelegung der Tarifentfernungen und der für diesen Ausnahmetarif bestehenden Kilometer-Tariftabelle Anwendung.

Breslau, den 22. Oktober 1891. (2143)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Südwestdeutscher und Mitteldeutscher Verband. Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. ab wird im Verkehre von Bodenbach und Tetschen (Sächsische Staatsbahn) nach Frankfurt a. M. Hafen, Gustavsburg und Mainz Hafen für die Beförderung von Hohlglas und Hohlglaswaaren in beliebiger Verpackung bei Zahlung der Fracht für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief und mit der Maassgabe, dass den vorgenannten Artikeln auch Thonwaaren (Steingut, Porzellan) bis zu 30 % der Gesammtladung beigeladen werden können, ein Ausnahmetarif zur Einführung gebracht. Dieser gilt nur für solche Sendungen, welche mittelst Schiff nach Belgien oder den Niederlanden bezw. darüber hinaus weitergehen.

Ueber die Frachtsätze und sonstigen näheren Bestimmungen geben die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft.

Dresden, am 20. Oktober 1891. (2144)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostpreussische Südbahngesellschaft. Für die Beförderung von Getreide etc. von Stationen der St. Petersburg-Warschauer Bahn über Bialystock-Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel zur seewärtigen Ausfuhr tritt mit Gültigkeit vom 16/28. Oktober d. J. ein neuer Tarif in Kraft, welcher auf den genannten Deutschen Stationen zum Stückpreise von 10 ₰ käuflich zu haben ist.

Direktion. (2145H&V)

Oberhessische Eisenbahnen. Am 1. November d. J. tritt der Nachtrag VII zu unserem Lokalgütertarif in Kraft, über dessen Inhalt die Güterabfertigungsstellen Auskunft ertheilen.

Giessen, den 20. Oktober 1891. (2146)

Grossherzogliche Direktion.

Mit Wirkung vom 1. November d. J. ab werden im Südwestdeutschen Verbande die Ausnahmetarife für geringwerthige Massengüter (Nr. 15 im Heft 1, Nr. VI im Heft 2, Nr. 15 im Heft 3 und Nr. 13 im Heft 4, ausgedehnt auf folgende Artikel:

a) Kalcinirtes Kalidüngesalz, aus Klärschlamm oder Zwischenerzeugnissen der Kalisalzverarbeitung gewonnen, mit einem Gehalt von höchstens 10 % an reinem Kali;
b) Scheideschlamm von der Zuckerfabrikation (Pressschlamm, Scheidekalk, Saturationsschlamm).

Die Ziffer 3 des Waarenverzeichnisses wird abgeändert in: „3. Kartoffeln, auch Abfallwasser bei der Kartoffelstärkefabrikation (Pülpe).“

Strassburg, den 15. Oktober 1891. (2147)

Kaiserliche Generaldirektion,
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

---

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Königlich Preussische Staatseisenbahnen. Am 1. November cr. tritt an Stelle des Tarifs für die Beförderung von Personen und Reisegepäck, Theil I, enthaltend Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands nebst allgemeinen Zusatzbestimmungen der Preussischen Staatseisenbahnen vom 1. Mai 1889 nebst Nachtrag I vom 1. Mai 1890 eine Neuausgabe in Kraft. Dieselbe enthält die bis jetzt eingetretenen und bereits eingeführten Aenderungen sowie einige weitere Neuerungen.

Exemplare des Tarifs können durch die Fahrkarten-Ausgabestellen bezogen werden.

Erfurt, den 16. Oktober 1891. (2148)

Königliche Eisenbahndirektion,
für sämmtliche Preussische Staatseisenbahnen.

---

3. Verdingungen.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 3 500 Eichenschwellen und 6 000 Kiefernschwellen soll vergeben werden. Angebote, versiegelt und mit bezüglicher Aufschrift versehen, sind bis zum 3. November d. J. dahier einzureichen, die Bedingungen können bei unseren Stationen Alsfeld, Lauterbach und Hungen, sowie bei unserer Magazinverwaltung eingesehen, auch gegen frankirte Einsendung von 20 ₰ pro Exemplar durch unser Sekretariat bezogen werden.

Giessen, den 16. Oktober 1891. (2149)

Gr. Direktion.

Die Vergebung von 4 Stück vergitterten Schlagbaumwegeschranken für die Bahnstrecke Lissa-Posen soll erfolgen. Bietungslustige werden aufgefordert, ihre Angebote mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 9. November d. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei und versiegelt an uns einzureichen. Die Eröffnung der Angebote wird in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Bieter zu genanntem Zeitpunkt im Zimmer Nr. 16 unseres hiesigen Verwaltungsgebäudes erfolgen. Verdingungsunterlagen können von unserem technischen Büreau gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in Baar oder Zehnpfennigmarken bezogen werden. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Lissa, den 15. Oktober 1891. (2150)

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

Holländische Eisenbahngesellschaft. Verdingung der Lieferung von 25 Stück Plateauwagen auf Drehgestellen. Die Angebote sind bis zum 8. November 1891 einzusenden an die obengenannte Verwaltung zu Amsterdam.

Die Lieferungsbedingungen und generelle Zeichnung können gegen Einsendung von 5 ℳ frankirt entnommen werden.

Der Spezialdirektor. (2151)

Nr. 20. Jahrgang 1891. Berlin, am 24. Oktober 1891.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. Oktober Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.										
A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:										
1	A D	—	1	Tonne	Heringe —	150	1	Kaldenkirchen	Linksrh. Köln	
2	Æ	4807	1	Kiste	Käse —	26,5	2	Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
3	A K	17158	1	„	Berliner Stahlbrunnen	42	3	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Bromberg	
4	A M	647	1	„	? —	55	4	Güstrow	Meckl. Friedr. Frzb.	
5	Æ G T	12995	1	Beutel	Mandeln —	25	5	Inowrazlaw	K. E.-D. Bromberg	
6	A T	71	2	Pack	Sensen —	30	6	Herford	K. E.-D. Hannover	ab Siegen eingegangen.
7	B	1	1	—	Ofentheil —	42,5	7	Osnabrück	Rechtsrh. Köln	
8	B	463	1	Fass	leer —	43	8	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Tr. Trarbach-Mainz.
9	B B	2238	1	Kiste	leer —	21,5	9	Düsseldorf	Rechtsrh. Köln	
10	B E	30	1	Ballot	Baumwollwaaren —	9,5	10	Nürtingen	Württemb. Stsb.	
11	B G	—	1	Sack	Schuhleisten —	65	11	Bernstadt	K. E.-D. Breslau	
12	B H	2735	1	Fass	Wein —	25,5	12	Potsdam	K. E.-D. Magdeburg	
13	B M H M	148	1	—	Rolle in Papier —	13	13	Berlin P.	„	
14	B P	60	1	Kiste	? —	184	14	Neumünster	K. E.-D. Altona	
15	B S	960	1	Ballen	Wollwaare —	21	15	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
16	D	2	21	Kolli	Ofentheile —	—	16	Rüsselsheim	Hessische Ludwigsb.	
17	D L	33	1	Sack	Wolle —	18	17	Güstrow	Meckl. Friedr. Frzb.	
18	F	2469	1	Kiste	leer —	38	18	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
19	E	—	1	Kollo	Ofentheil (Thürchen)	0,5	19	Frankfurt a/M. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	
20	E S	843	1	Fass	Oel —	—	20	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
21	F H	—	1	Sack	Möhren —	47,5	21	Pockau-Lengefeld	Sächsische Stsb.	für 2 ℳ verkauft.
22	F H	1445	1	—	Gussrohr —	29,5	22	Essen B. M.	Rechtsrh. Köln	
23	F K	3569 a	1	—	eis. Ofenplatte —	1	23	Düsseldorf		
24	F K	2	1	Blechkanne	leer —	3	24	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	beklebt: Schleswig.
25	F P	150	1	Sack	Kartoffeln —	84	25	Schwerin	Meckl. Friedr. Frzb.	
26	G	—	1	—	Gussstück (Ofendeckel)	—	26	Mülheim an der Ruhr B. M.	Rechtsrh. Köln	
27	G	1258	1	Kiste	Glas —	9,5	27	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
28	G	8	1	Korb	? —	63	28	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	beklebt: Thorn.
29	G K & C	690	1	Kiste	? —	30	29	„	„	beklebt: Berlin.
30	G P	90	1	Korb	? —	15,5	30	Wittenberge	„	beklebt: Hermsdorf.
31	G S W	729	1	Kiste	leer —	—	31	Leipzig Bayer. B.	Sächsische Stsb.	
32	H	1	1	Korb	— —	40	32	Wittenberg	K. E.-D. Erfurt	„Wittenberg“ beschr.
33	H	1	1	Fass	leer —	15	33	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: — Mainz.
34	H	—	2	Pack	leere Säcke —	70	34	Diest	Grand Central Belge	
35	H	—	1	Sack	Kartoffeln, Bohnen, Wäsche	74	35	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	*)
36	H	II	4	Körbe	leer —	8,5	36	Altona	„	bekl.: Wilhelmshaven-Hamburg.
37	H B	1	1	Pack	Mehlsäcke —	30	37	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
38	H C	—	1	—	eis. Rohr —	22	38	Düsseldorf	Rechtsrh. Köln	
39	H S	93	1	Fass	Oel —	260	39	Dortmund Rh.	„	
40	H T & Co.	16 9	1	Kiste	Cigarrenkistenbretter	49	40	Cassel U.	K. E.-D. Hannover	
41	H W	7699	1	Pack	Papier —	144	41	Celle	„	bez.: Buxtehude-Celle.
42	J	5	1	Sack	Birnen —	72	42	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
43	J	2	1	—	eis. Ofenaufsatz —	7,5	43	Elmshorn	K. E.-D. Altona	
44	J A L	277	1	Pack	6 leere Säcke —	20	44	Hamburg B.	„	
45	J H	7	1	—	Decke —	10	45	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	b. Entladung d. W. 34034 B. am 5/10.
46	J M	9	1	Ballen	alte Kleider und Hemden	9	46	Köln Gereon	Linksrh. Köln	

*) Dagegen fehlt 1 Sack Kartoffeln H 1,77 kg, v. Steele.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
47	J S	99	1	Kiste	Glaswaaren —	15	47	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Berlin-Mainz.
48	J V	—	1	Bund	3 Stangen Rundeisen	45	48	Derschlag	Rechtsrh. Köln	
49	K	9	1	—	Viehgitter —	—	49	Münster	„	
50	K	8	1	Kollo	Säcke —	4	50	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	b. Entladung d.W. 34034 B. am 5/10.
51	K T	1995	1	Bund	5 eis. Kugeln —	14	51	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
52	K V	958	1	Kiste	Marmorplatte —	25	52	Tarnowitz	K. E.-D. Breslau	
53	L	3	1	Kolli	Ofentheil (Schieber) —	1	53	Frankfurt a/M. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	
54	L K	1/12	12	Pack	Säcke —	272	54	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
55	L S	557/60 1	5	Fässer	Wein —	740	55	Kreuzburg	K. E.-D. Breslau	
56	M B	10768	1	Kiste	Käse —	37	56	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
57	MS	952	1	Ballen	Leder —	135	57	Löhne	K. E.-D. Hannover	
58	N	—	1	—	eis. Rohr, $1^1/_2$ m lang	5,5	58	Herborn	Rechtsrh. Köln	bezettelt: Berlin B. A.-Pretzsch.
59	P R	89	1	Reisekorb	ausch. leere Körbe —	12	59	Pretzsch	K. E.-D. Erfurt	
60	R	—	1	Sack	Brot —	13	60	Zehlendorf	K. E.-D. Magdeburg	
61	R	2723	1	Säckchen	Eisenwaaren —	5	61	Hof	Sächsische Stsb.	
62	R C	2281/2	2	—	Nachttischchen —	24	62	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: —Mainz.
63	R S	—	1	Kiste	? —	11,5	63	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beschr.: Sävanska.
64	S	865	1	„	leer —	32	64	Aachen	Linksrh. Köln	
65	S B	268	1	„	leer —	—	65	Leipzig Bayer. Bhf.	Sächsische Stsb.	
66	S & C	3001	1	Pack	Stahlhämmer —	13	66	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
67	S N	23714	1	Stange	Stahl —	24	67	Mülheim an der Ruhr B. M.	Rechtsrh. Köln	
68	V H C S	1613	1	Kiste	Laubsägekasten —	13	68	Düsseldorf	„	
69	W V K	—	1	Stück	Pflugschaarblech —	—	69	Witten B. M.	„	
70	Z	×	1	Bund	eis. Buchsen —	1	70	Nossen	Sächsische Stsb.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
71	Alen	—	2	Pack	leere Säcke —	50	71	Diest	Grand Central Belge	
72	Bergedorf	11148	1	Fass	leer —	26,5	72	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
73	Biarent	—	1	Koffer	Effekten —	70	73	Bomerée	Grand Central Belge	
74	Eilenburg	123	1	—	Wagendecke —	—	74	Leipzig Eilgut-Bhf.	K. E.-D. Erfurt	
75	Ghislain	—	1	Sack	Därme —	2	75	Couvin	Grand Central Belge	
76	W. Gnoien	—	1	Pack	2 Körbe —	—	76	Gnoien	Meckl. Friedr. Frzb.	
77	Hamburg	—	1	—	Pferdebaum —	—	77	Kiel	K. E.-D. Altona	
78	Hupert	22	1	Bund	Weiden —	24,5	78	Cassel O.	K. E.-D. Hannover	bei Schuppen-revision.
79	Jonas & Coever	—	1	—	Meter $^3/_4$ zöll. □ Stahlstange	—	79	Werbig	K. E.-D. Bromberg	
80	Konstadt	—	3	Ballen	Schaffelle —	50	80	Konstadt	K. E.-D. Breslau	
81	Ledeup	—	1	Pack	? —	0,5	81	Marbais	Grand Central Belge	
82	Lenders	—	1	Packet	? —	3	82	Lanaeken	„	
83	Licoppe	—	1	Pack	Effekten —	1,5	83	Gastuche	„	
84	G. C. Louvain	—	1	Kiste	? —	254	84	Anvers Bs.	„	
85	Macks Doppelstärke	—	1	„	Stärke —	30	85	Essen B. M.	Rechtsrh. Köln	
86	Tivoli	—	1	Fass	leer —	10	86	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
87	Weimar	6	1	Sack	Holzkohlen —	17	87	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
88	G. Wolf Drais	—	2	Verschläge	leer —	11	88	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Oppenheim-Mainz.
89	J. L. Züchtig	—	1	Bund	8 Schaufeln —	16	89	Altona	K. E.-D. Altona	beschr.: Wrist.
					C. Güter m. Numm. bez.:					
90	weiss	I	3	Stangen	Vierkanteisen —	213	90	Marne	K. E.-D. Altona	
91	schwarz	I	1	Stange	Eisen —	13,5	91	Bremen	K. E.-D. Hannover	
92	gelb	I	1	Kollo	2 eis. Thüren —	7	92	Berlin H.	K. E.-D. Altona	
93	—	1/4	1	„	4 Weidenkörbe —	4,5	93	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
94	—	IV	1	—	eis. Rost —	5	94	Jerxheim	K. E.-D. Magdeburg	
95	—	6	1	—	Pferdebaum —	—	95	Teterow	Meckl. Friedr. Frzb.	aus Wg. 5862.
96	—	6	1	Kollo	Futterschwingen —	3	96	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
97	—	22	1	—	kl. weissgestrichenes Holzschild	2,5	97	Bremerhafen	K. E.-D. Hannover	
98	—	034	3	—	eis. Maschinentheile —	6,5	98	Falkenberg	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision am 25/9.
99	—	1945	1	Bund	5 verzinkte Eisenröhren, 4—4,10 m lang	38	99	Trier r. M.	Linksrh. Köln	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
100	weiss =	—	1	—	Gewicht —	2	100	Teterow	Meckl. Friedr. Frzb.	
101	gelber Strich	—	1	Stück	Eisen —	1	101	Bremen	K. E.-D. Hannover	
102		240	1	Fass	Fische —	5	102	Peine	„	ab Buchau eingeg.
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
103	—	—	1	Pack	Ankerschrauben —	61	103	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
104	—	—	1	—	eis. Bettstelle —	18	104	Stolp	K. E.-D. Bromberg	
105	—	—	1	Sack	Birnen —	39	105	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
106	—	—	1	—	Blechgefäss —	4	106	Neuss	Linksrh. Köln	
107	—	—	1	Kollo	2 Blechthüren —	—	107	Klaukendorf	K. E.-D. Bromberg	1,32 m lang 0,20 „ breit.
108	—	—	1	„	Eisenblech in Holzverschlag, ansch. ein Ofenmantel	27	108	Güterverw. Lübeck	Lübeck-Büchener	
109	—	—	1	—	Eisenstange, 2,44 m lg.	6	109	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	daumstark.
110	—	—	1	—	lange Eisenstange —	61	110	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
111	—	—	1	Bund	Eisenstangen —	19	111	Malchin	Meckl. Friedr. Frzb.	
112	—	—	1	Kollo	2 Eisenstangen —	—	112	Maldeuten	K. E.-D. Bromberg	
113	—	—	1	„	Eisentheile —	8	113	Berlin H.	K. E.-D. Altona	
114	—	—	2	Kolli	Erdschachtschienen —	—	114	Meinersen	K. E.-D. Magdeburg	
115	—	—	1	—	hölz. Fensterrahmen	15	115	Essen B. M.	Rechtsrh. Köln	
116	—	—	1	Pack	3 Fensterstangen —	2,5	116	Duisburg	„	
117	—	—	2	—	eis. Flankirbäume —	—	117	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
118	—	—	1	—	Fussbodenbrett ca. 7 m lang	—	118	Berlin Gb.	K. E.-D. Altona	
119	—	—	1	Bund	Gardinenstangen —	27	119	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
120	—	—	1	—	langes Gasrohr —	9	120	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
121	—	—	1	Gebund	4 Gasröhren —	—	121	Mülheim an der Ruhr B. M.	„	
122	—	—	1	Ballen	Gummischlauch —	1,5	122	Harburg	K. E.-D. Hannover	
123	—	—	2	—	Heerdplatten —	62	123	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
124	—	—	1	Sack	Holztheile —	8,5	124	Bremen	K. E.-D. Hannover	
125	—	—	1	„	Kartoffeln —	52	125	Hasselt	Grand Central Belge	
126	—	—	1	„	Kartoffeln —	77,5	126	Freudenstadt	Württemb. Stsb.	
127	—	—	1	—	neue hölz. Kehlleiste 2,5 m lang	4	127	Celle	K. E.-D. Hannover	
128	—	—	1	—	alte Klappbettstelle	28	128	Berlin K. O.	K. E.-D. Bromberg	
129	—	—	1	Pack	12 Kohlenlöffel mit hölz. Stielen	4	129	Dortmund K. M.	Rechtsrh. Köln	
130	—	—	1	—	Lukenklappe zum Güterwagen	—	130	Elmshorn	K. E.-D. Altona	(61 × 62 cm).
131	—	—	1	—	Maschinentheil —	2	131	Goch	Linksrh. Köln	
132	—	—	1	—	roher Maschinentisch	20	132	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
133	—	—	1	—	Maschinentragfeder	108	133	Glogau	K. E.-D. Breslau	
134	—	—	1	—	abgebrochener Möbelfuss	1	134	Lübeck	K. E.-D. Altona	
135	—	—	1	Kiste	eis. Nieten —	54	135	Mülheim an der Ruhr B. M.	Rechtsrh. Köln	
136	—	—	13	—	Ofenrohre —	53	136	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
137	—	—	1	Packet	? —	3	137	Couvin	Grand Central Belge	
138	—	—	5	Stück	Pappelholzbretter —	25	138	Ehrenfeld	Linksrh. Köln	
139	—	—	3	Bund	Piassavabessen —	1	139	Münsterbusch	„	
140	—	—	1	Kollo	8 Plättbolzen —	13	140	Elbing	K. E.-D. Bromberg	
141	—	—	77	Stück	Rosten —	—	141	Göttingen	K. E.-D. Hannover	
142	—	—	1	Beutel	Sackband —	9	142	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
143	—	—	1	Pack mit Strängen verschnürt	alte Sackleinwand —		143	Gr. Lichterfelde	K. E.-D. Erfurt	b. Entladung des W. 3131 Erf. am 3/10.
144	—	—	1	Pack	Säcke —	25	144	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
145	—	—	1	Sack	leere Säcke —	—	145	Herford	K. E.-D. Hannover	bei Schuppenrevision.
146	—	—	2	Packete	leere Säcke —	54	146	Lierre	Grand Central Belge	
147	—	—	2	—	eis. Schieber —	4	147	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
148	—	—	1	Bund	Schilfrohr —	11,5	148	Dresden Fr.	Sächsische Stsb.	
149	—	—	2	—	eis. Schienen —	12	149	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
150	—	—	1	kleiner Schliesskorb	— —	15	150	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
151	—	—	1	—	gusseis. Schutzvorrichtung (zur Nähmaschine?)	—	151	Wismar	Meckl. Friedr. Frzb.	im Kurswagen 1740 F. F. E. Ludwigslust-Wismar get. am 26/9.
152	—	—	4	Tafeln	Schwarzblech —	—	152	Erdorf-Bitburg	Linksrh. Köln	
153	—	—	2	„	Schwarzblech —	46	153	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
154	—	—	2	—	eichene Schwellen —	—	154	Pudewitz	K. E.-D. Bromberg	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
155	—	—	2	Spiegelglaskisten	leer —	200	155	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
156	—	—	1	Stange	Stahl —	39	156	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
157	—	—	1	Kollo	Stahl —	8	157	Moers	Linksrh. Köln	
158	—	—	1	„	Stahlscharen —	3	158	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
159	—	—	1	—	rothbraun gestrichener Tisch mit Tischkasten	—	159	Berlin K. O.	K. E.-D. Bromberg	
160	—	—	1	—	Tischgestell —	10	160	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
161	—	—	4	Stück	eis. Verbindungsstangen	—	161	Leipzig M.	K. E.-D. Magdeburg	
162	—	—	1	Fässchen	ansch. Wagenfett —	6,5	162	Driburg	K. E.-D. Hannover	
163	—	—	1	—	Wasserbank —	11	163	Heide	K. E.-D. Altona	
			1	—	Fussbank —					
164	—	—	1	Ballen	Wollwaaren —	30,5	164	Posen	K. E.-D. Breslau	
165	—	—	1	Bund	weisse Weiden —	11	165	Altona	K. E.-D. Altona	

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Für das D. R.-Patent No. 57080 David Clegg „Rauchverzehrungseinrichtung für Locomotiven“ werden Licenznehmer oder ein Käufer gesucht. — Nähere Auskunft ertheilt

C. Kesseler,
Patent- und Technisches Bureau,
Berlin NW. 7, Dorotheenstr. 32.

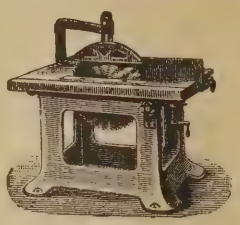
Zeichenpapiere, Pauspapiere, Lichtpausrohpapiere, Millimeterpapiere

bezieht man am preiswerthesten bei unterzeichneten Herstellern. Muster kostenlos.

Gelbe Mühle, Düren
(Rheinpreussen)
Benrath & Franck.

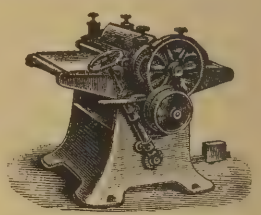
(Triebkräfte 3 Dampfmaschinen, 1 Wassermotor.)

1. Preis Weltausstellung Wien. 1. Preis Braunschweig 1877 und 1881.



Kreissäge.

Heckner & Co.
Braunschweig.
Specialfabrik für
Säge- u. Holzbearbeitungs-Maschinen
neuester, bestbewährter Construction.
Compl. Fabrikanlagen mit Transmission nach langjähriger Erfahrung.



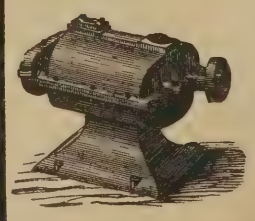
Hobelmaschine.

Ponti-Cement

ist das beste bisher bekannte Mittel zur **Trockenlegung** feuchter Mauern, ebenso ist der Ponti-Cement unübertroffen als Isolirschichte der Grundmauern bei Neubauten. Der Ponti-Cement wird mit bestem Erfolge angewendet zur horizontalen Deckung von Fundamenten gegen Erdfeuchtigkeit und Grundwasser, zur wasserdichten Deckung von Gewölben, gewölbten Durchlässen, Brücken, Viaducten, Aquaeducten, Casematten und Kellern, zur Absperrung gegen von der Aussenseite eindringende Erdfeuchtigkeit bei Souterrain-Localen und Kellerwohnungen, sowie zur Trockenlegung der Fussböden bei ebenerdigen Localen. In Oesterreich-Ungarn nach vielfachen von glänzendem Erfolge begleiteten Proben bei allen grösseren Hof- und Staatsbauten, ferner bei den hervorragenderen Bahnen in den Bauvorschriften aufgenommen.

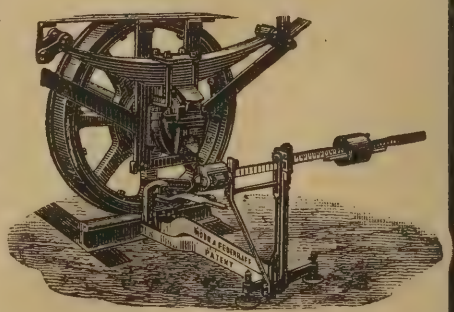
Die General-Vertretung der Ponti-Cement-Industrie,
Berlin, Jäger-Strasse No. 4, I. Etage.

Mannheimer Maschinenfabrik Mohr & Federhaff, Mannheim



liefert als langjährige Specialität:

Krahnen und Hebevorrichtungen jeder Art.
Dampfkrahnen, Hydraulische Krahnen, Handkrahnen und electrische Krahnen,
Bockkrahnen, Laufkrahnen, Waggonkrahnen.
Patent-Sicherheits-Aufzüge
für Hand-, Dampf-, hydraulischen u. electrischen Betrieb, den neuesten Anforderungen entsprechend. (D. R.-P. 30391.)
Waagen mit und ohne selbstthätigen Billetdruckapparat.
Waggonwaagen, mit und ohne Geleisunterbrechung.
Gepäckzeigerwaagen,
Transportable Locomotiv-Controllwaagen.
Rootsgebläse, Feldschmieden, Schmiedeherde.
Materialprüfungsmaschinen. Zählapparate.



Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 8. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 84. 1891.

Zeitung des Vereins

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 90.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 28. Oktober 1891.

Inhalt:

Von der Frankfurter Ausstellung.
Die Zahnradbahnen. (Schluss.)
I. Das Geleis.
II. Die Lokomotive.
III. Bremsen und Sicherheitsvorkehrungen.
Vereins-Mittheilungen:
Neue Vereinsbahnstrecken.
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Sommerfahrplan-Konferenz.
Preussische Staatseisenbahnen:
Verbot der Fahrkarten-Entwerthung während der Fahrt.
Neuausgabe des Betriebsreglements, betr. Personen- usw. Beförderung für die Eisenbahnen Deutschlands.
Aus dem Bayerischen Landtage.
Gemeindebesteuerung der Eisenb.
Kohlfurter Eisenbahnunfall.
Betriebseröffnungen.
Eröffnungen und Erweiterungen der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Aenderung von Stationsnamen.
Crefelder Eisenbahn.
Dortmund-Gronau-Enscheder E.
Ausnahmetarife für Rheinisch-Westfälische Kohle.
Dirschauer Eisenbahnbrücke.
Deutscher Handelstag.
Neue Dampfschiffsverbindung Malmö-Warnemünde.
Projektirte elektrische Hochbahn in Berlin.
Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft.
Aus Belgien:
Betriebseinnahmen der Staatsbahnen im I. Halbjahr 1891.
Allgem. Nebenbahngesellschaft.
Tournai-Jurbise und Landen-Hasselt.
Eisenbahn der Herve-Hochebene.
Neubauten.
Bücherschau.
Personalnachrichten:
Preussische Staatsbahnen.
Belgien.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnung von Strecken.
2. Güterverkehr.
3. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Von der Frankfurter Ausstellung.

Die internationale elektrotechnische Ausstellung zu Frankfurt ist nunmehr geschlossen. Vorstand und Aussteller athmen auf. Die Prüfungskommissionen haben ihre Arbeiten beendet und bemühen sich mit ihren schriftlichen Gutachten. Freude auf der einen, Enttäuschung auf der anderen Seite. Der eine erhebt stolz sein Haupt, der andere fühlt sich als geknickte Lilie.

Als der Gedanke einer internationalen elektrotechnischen Ausstellung Ende vorigen Jahres angeregt wurde, da erhoben sich viele gewichtige Stimmen und bezeichneten die Ausstellung als verfrüht. Diese Stimmung hatte ihre Berechtigung, aber sie war nicht ausschlaggebend. Wer das Thun und Treiben im geschäftlichen Leben kennt, wird es bei einiger Gewandtheit leicht zustande bringen, dass die Industriellen sich bei einer Ausstellung betheiligen. Sagt nur eine grosse Firma die Betheiligung zu, so folgen die übrigen nach, sie mögen wollen oder nicht, und lassen die Ausstellung wie eine unvermeidliche Steuer über sich ergehen. In dem übertriebenen Drängen nach Ausstellungen liegt aber eine Gefahr; eine Ausstellung soll kein Jahrmarkt werden und doch sind wir auf dem besten Wege dazu, wenn es in dem gleichen Tempo weitergeht, wo jedes Jahr uns nicht eine, nein mehrere Ausstellungen bringt.

Es war ein Wagniss, die Frankfurter Ausstellung Mitte Mai zu eröffnen. Dass zum Eröffnungstage einer Ausstellung es noch überall hapert, dass weiss man ja und findet sich damit ab, doch dass muss man sagen, so verblüfft werden selten Besucher einer Ausstellung gewesen sein, als die der Frankfurter an und kurz nach dem Eröffnungstage, als ausser Bier- und anderen Kneipen kaum etwas anderes zu sehen war; denn die Fachwerkspaläste einer Ausstellung, die nach Theaterkulissen aussehenden stilgerechten Scheinbauten haben erst eine Existenzberechtigung, wenn sie die in ihnen verborgenen Schätze dem Auge des Beschauers darbieten.

So unvollkommen und unbefriedigend die Ausstellung im Anfang war, so vielversprechend erscheint sie in den letzten Monaten, bezw. am Schluss. Welche Leistungsfähigkeit, Vielgestaltigkeit, in alle Poren des wirthschaftlichen Lebens eindringende Bedeutung die Elektrotechnik und die mit ihr verwandten Gebiete des Maschinenwesens besitzen, zeigte die Ausstellung nach und nach in vollkommenster Weise. Der Besucher, welcher bei der sogenannten Eröffnung sich vergeblich nach Glüh- und Bogenlampen, Dynamos und Elektromotoren umgesehen hat, konnte später finden, dass das elektrische Licht und die elektrische Kraft auch auf einer elektrotechnischen Ausstellung vertreten ist. Der Fachmann fand mit Befriedigung die Fortschritte im Maschinenbau und der Konstruktion von Dynamomaschinen und Motoren für alle Arten des elektrischen Stromes. Der Eisenbahntechniker fand in zahlreichen Modellen eine Uebersicht der Anwendung der Elektrizität im Telegraphenwesen, den Signalvorrichtungen und Stellwerken und schliesslich auch für motorische Zwecke, Wagenbeleuchtung usw.

Einen Anziehungspunkt hat aber die Ausstellung gehabt, welcher ihr die Besucher aus allen Theilen der civilisirten Welt verschaffte, welcher als ein Markstein in der Geschichte der Entwickelung der Elektrotechnik gelten kann, d. i. die Kraftübertragung auf eine Entfernung von 175 km.

Die Lösung dieses Problems hat die Gelehrten in der stillen Studirstube jahrelang beschäftigt, ist Gegenstand des Bemühens in den Kreisen der Industrie gewesen und die Leute mit dem bekannten weiten Blick haben den staunenden Lesern schon vor Jahren ausgemalt, welche Hebung des Nationalwohlstandes zu erwarten sein würde, wenn es gelingen sollte, die beispielsweise in den Wasserfällen der schwer zugänglichen oder ausserhalb des Verkehrs liegenden Gebirge vorhandenen Kräfte nutzbar zu machen, d. h. dahin zu leiten, wo solche Kraft gebraucht wird. Der Traum hat aufgehört, die Wirklichkeit beginnt; das Beispiel der grossen Kraftübertragung der Frankfurter Ausstellung wird seine Früchte tragen und wahrscheinlich werden es zunächst die Länder sein, wie z. B. die Schweiz, die keine Kohlenlager besitzen, also jetzt in ihrer Industrie vom Auslande abhängig sind, welche zuerst die elektrische Kraftübertragung für ihre Zwecke nutzbar machen werden. Die Amerikaner, die mit der Ausnutzung ihres Niagarawasserfalles seit Jahren renommirt und ein welterschütterndes Ereigniss prophezeit haben, sind nach dem Bekanntwerden der glücklichen Inbetriebnahme der grossen Kraftübertragung in ihrem Entschlusse fester geworden und werden nunmehr gewiss mit die ersten sein, welche zur praktischen Anwendung schreiten. Selbst in der Französischen Fachpresse wird, wenn auch mit sauersüsser Miene, die Kraftübertragung „un grand succès“ genannt. Wir dürfen das Gelingen des Werkes als einen Triumph der Deutschen Industrie bezeichnen, ohne dabei den genialen Erfindern des Auslandes zu nahe zu treten, denen wir volle Anerkennung zollen. Bei einem solchen Werke handelt es sich nicht allein darum: Wer hats erdacht? sondern noch mehr: Wer hats gemacht? Glücklicherweise sind die Deutschen in diesem Falle früher aufgestanden und dürfen sich des Erfolges ihrer Thätigkeit freuen.

Sehen wir uns die im Vordergrunde des Interesses stehende

Kraftübertragung Frankfurt a/M.-Lauffen

näher an.

Unscheinbar begonnen, rasch angefeindet, unterschätzt und verleumdet, ist jetzt die grosse Kraftübertragung von Lauffen am Neckar nach der Frankfurter Ausstellung nach ihrem Gelingen ein Ereigniss, das zu den ernstesten Betrachtungen anregt. Was der Franzose Marcel Deprez noch vor einigen Jahren für einige wenige Pferdekräfte und nur auf rund 50 km erfolglos versuchte, das ist jetzt von der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft in Berlin und der Maschinenfabrik Oerlikon bei Zürich für die Uebertragung von mehreren Hundert Pferdestärken auf 175 km Entfernung glücklich durchgeführt worden.

Noch im Frühjahr dieses Jahres, die Ausstellung war wohl schon eröffnet, wurde in Fachzeitschriften klar und bündig ausgerechnet, dass von den annähernd 300 Pferdestärken, welche die vom Lauffener Wasserfall getriebene Turbine liefere, so gut wie gar nichts nach Frankfurt ankommen werde wegen Verluste in den Leitungen, Ladungsverluste, Ausstrahlung, Unmöglichkeit der Isolation und wie die Schlagworte alle hiessen! Bedauerlicherweise scheuten sich verbissene Zweifler nicht, den Versuch zu bespötteln, das ganze Unternehmen als eine Reklame im grossen Stil zu bezeichnen. Nun, wenn das Reklame sein soll, so ist es ohne Ausnahme jede Ausstellung auch. Diese Stimmen verstummten, als wenige Wochen später der Telegraph das glückliche Gelingen meldete.

Die Einzelheiten der Anlage sind genugsam bekannt geworden und wir wollen daher nur in kurzem Ueberblick die Gestaltung derselben hier vorführen.

Das Cementwerk Lauffen hat für den Versuch eine dreihundertpferdige vom Lauffener Neckarfall getriebene Niederdruckturbine hergeliehen, welche durch einfaches konisches Zahnradgetriebe eine von dem Ingenieur Brown der Fabrik Oerlikon konstruirte Primärdynamo antreibt. Als Erreger des Magnetisirungsstroms dient eine gewöhnliche Gleichstrommaschine der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft NG 50. Die Oerlikonsche Maschine erzeugt Drehstrom nach dem Dobrowolski'schen System (mehrphasigen Wechselstrom). Es werden 3 um je 120° gegen einander verschobene Wechselströme von je 1 500 Ampère bei nur 50 Volt Spannung erzeugt, welche zusammen etwa 200 000 Watt ergeben. Dieser niedrig gespannte, sehr starke Strom fliesst in 27 mm-Kabeln in die Stromumwandler, welche nicht, wie sonst üblich, dazu bestimmt sind, den hochgespannten Strom in niedriggespannten umzuwandeln, sondern den Strom von 50 Volt Spannung in solchen von 15 000 bis 25 000 Volt zu transformiren, Spannungen, mit denen man vor Jahresfrist kaum auf Fernleitung zu experimentiren wagte. Die Konstruktion und die Anordnung dieser Transformatoren bildet das Originellste und zugleich Schwierigste der ganzen Kraftübertragung. Nur so wurde es ermöglicht, die grossen Strommengen nach Frankfurt in den dünnen Drähten gelangen zu lassen; man hat ausgerechnet, dass Kupferstäbe von 1 m Durchmesser erforderlich wären, um bei der in Elektrizitätswerken üblichen Spannung von 100 Volt die gleiche Strommenge fernzuleiten. In den Fernleitungen — und zwar sind dem angewandten System entsprechend 3 Leitungen erforderlich — gelangt nun der Strom nach Frankfurt zu gleichen Transformatoren wie die, welche er in Lauffen verliess. Unterwegs sind die innen mit Oelrinnen versehenen Isolatoren zu beachten, sowie die höchst einfachen und doch wirksamen Kurzschliesser, 2 im spitzen Winkel zusammengefügte Metallstäbe, welche auf die Leitung heruntergelassen eine unmittelbare Verbindung der 3 Leitungen herstellen. Die so herbeigeführte Erhöhung der Stromstärke bewirkt, dass, gleichgültig, wo der Kurzschliesser in Wirksamkeit tritt, in Lauffen sofort Bleisicherungen durchschmelzen und die Anlage ausser Betrieb setzen.

Transformatoren sind in Frankfurt und Lauffen je 3, und zwar sind 4 von der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft, 2 nach den Patenten derselben von Oerlikon gebaut.

Nachdem in Frankfurt der Strom wieder in einen solchen von geringer Spannung (65 — 100 Volt) heruntertransformirt worden, ist die eigentliche Aufgabe der Kraftübertragung vollendet. Es gilt jetzt nur noch zu zeigen, dass und wie viel Strom angelangt ist und dass derselbe bereit ist, alle Arbeit zu thun. Der in Frankfurt angelangte Strom wurde nun wie folgt verwendet: In dem Kraftübertragungsraum von Oerlikon, welcher auch den Transformator dieser Fabrik enthält, war ein Brett mit 300 32kerzigen Glühlampen aufgestellt, welche gespeist wurden. Vor der Vertheilungshalle befand sich ein grosses Schild mit dem Namen der beiden ausführenden Firmen aufgerichtet, umkränzt von gegen 1 000 16kerzigen Glühlampen. In dem Motorenraum der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft (die beiden Transformatoren derselben waren vorsichtshalber in einem besonderen Häuschen aufgestellt) war der grosse Dobrowolski'sche Drehstrommotor (100 HP), welcher mit einer Centrifugalpumpe gekuppelt einen etwa 10 m hohen Wasserfall speiste.*) Der Betrieb erfolgte täglich zweimal. Die Sicherheitsmaassregeln wirkten so pünktlich, dass fast unmittelbar nach Abstellung des Stromes die Leitung von den beiderseitigen Ingenieuren zu telephonischer Verständigung benutzt wurde. Zu den Kleinmotoren zählte u. a. jener kleine mit einem Ventilator verbundene Motor, der bereits auf dem Städtekongress Aufsehen erregte, als bei einer Demonstration der

*) Um auch den Schein eines Misserfolges zu vermeiden, wurde langsam und schrittweise mit der Verwerthung des nach Frankfurt geleiteten elektrischen Stromes vorgegangen. Erst wurden 900, dann 1 100—1 200 Glühlampen gespeist und schliesslich wurde gleichzeitig mit den Lampen der grosse Motor in Gang gesetzt, welcher das Pumpwerk für den künstlichen Wasserfall in Betrieb setzte, auch wurden nach Bedarf noch andere kleine, Werkstattszwecken dienende Motoren betrieben.

Vortragende kaltblütig erläuterte: „Dieser kleine Ventilator erhält seine Bewegung 175 km weit her, von Lauffen."

Wenn auch in den Kreisen der Sachverständigen kein Zweifel darüber bestand, dass durch die lange, den hochgespannten Strom führende Leitung eine störende Einwirkung auf den Telegraphen- und Fernsprechverkehr nicht zu befürchten sein würde, so fehlte es doch vor der Durchführung des grossen Experimentes an praktischen Erfahrungen über diesen Punkt. Es gereichte daher zur nicht geringen Beruhigung aller Betheiligten, als die Kaiserliche Ober-Postdirektion am 8. September dem Vorstande der Ausstellung die Mittheilung machte, dass bei der bis dahin angewendeten Hochspannung von 12—16 000 Volt ein den Betrieb störender Einfluss der Starkströme auf die Hughes- und Morseleitungen nicht beobachtet worden sei. Es sind auch unseres Wissens während der ganzen Betriebsdauer bei Anwendung höherer Spannungen Störungen im Telegraphen- und Fernsprechbetriebe nicht eingetreten.

Dass die Versuche der grossen Kraftübertragung vorgenommen werden konnten, ist dem Entgegenkommen aller betheiligten Behörden und nicht zum wenigsten den Eisenbahn- und Telegraphenverwaltungen zu verdanken. Die Leitungen — 3 Kupferdrähte von nur je 4 mm Durchmesser genügen, um mehrere Hundert Pferdekräfte auf 175 km zu übertragen — mussten und konnten nur längs des Bahnkörpers geführt werden. Dabei wurde ein bestimmtes Mindestmaass für den Abstand der beiderseitigen Leitungen nicht verlangt, sondern nur vorgeschrieben, dass die Schwach- und Starkstromleitungen nicht auf ein und derselben Seite des Bahnkörpers bezw. der Strassen liegen sollten. Sonach scheint der grosse Kraftübertragungsversuch auch für die Beurtheilung der Frage, wie Schwach- und Starkstromleitungen zu einander liegen müssen, ohne dass die wechselseitigen Betriebe gestört werden, belehrend und beruhigend zu wirken.

Auf den ersten Blick kann es scheinen, als wenn dieser Kraftübertragungsversuch für das Eisenbahnwesen nicht von unmittelbarer Bedeutung sein würde. Man braucht aber gar nicht lange zu suchen, um die Möglichkeit einer Anwendung zu finden, welche eine vollkommenere Ausrüstung der Bahn unter wirthschaftlichen Vortheilen verspricht. Denkt man sich z. B. eine Bahnstrecke von 150—200 km Länge zwischen 2 Verkehrsschwerpunkten, so werden sich auf derselben eine ganze Reihe von mehr oder weniger bedeutenden Zwischenstationen, auch von Trennungsbahnhöfen befinden, von denen manche bei isolirter Lage nur unvollkommen beleuchtet sein können, weil theils die Orte keine Gasbeleuchtung haben, theils die Stationen von den Orten selbst zu weit entlegen sind. Werden an einer solchen Linie an einer oder zwei geeigneten Stellen Centralstationen zur Erzeugung von Drehstrom angelegt, so können alle diese Stationen mit verhältnissmässig geringen Kosten elektrisch beleuchtet werden, ja es können die Pumpwerke der Wasserstationen, die Betriebswerkstätten, die Drehscheiben, die Schiebebühnen elektrisch betrieben werden; denn ein Drehstrommotor bedarf keiner besonderen Wartung, braucht nur von Zeit zu Zeit geschmiert zu werden, wozu die einfachsten Organe genügen.

Die Kultur unserer Erde ist den Jugendjahren entwachsen, sie tritt in das ernste Alter der Männlichkeit, wo die volle Kraft zur Verfügung steht, wo es aber zu Ende sein muss mit dem übermüthigen Brausen und Vergeuden der Jugend; und was hier im Bilde von der Kraft gesagt ist, gilt auch von der Kraft im wissenschaftlichen Sinne, dem eigentlichen Lebensprinzip unserer Erde. Die Zunahme der Bevölkerung und ihre vermehrte Dichtigkeit zwingen uns, mit dem Vorhandenen haushälterisch umzugehen. Die Noth hat uns suchen und die Entfernung aufzuheben und auszugleichen gelehrt. Ein Baum, ein Rind, ein Getreidefeld, an einer Stelle kaum aneignenswerth, werden entfernt von dort so hoch geschätzt, dass eine Mehrzahl der Bevölkerung nur unter schwerer Arbeit sich diese, zur Erhaltung nothwendigen Erzeugnisse unserer Erde, unser aller Mutter, zu verschaffen vermag. Nicht anders ergeht es uns mit der allbelebenden Naturkraft, der Wärme, welche wir in mannigfach uns wunderbar erscheinenden Formen aufgespeichert finden; Kohlen, Wasserfälle, Ebbe und Fluth sind Kräfte, welche der menschliche Geist sich dienstbar machen muss, soll er anders die Herrschaft über die Erde behaupten; und doch gestatten ihm oft, vielleicht zumeist die scheinbar zufällig sich entwickelnden Lebensbedingungen der Individuen nicht, diese Kräfte am günstigsten auszunutzen. Als der Mensch zuerst die elementaren Naturkräfte sich dienstbar zu machen versuchte, standen ihm nur Wind und Wasser zur Verfügung, und Jahrhunderte, Jahrtausende verflossen, ohne dass ein Fortschritt verzeichnet werden konnte. Erst unserem Jahrhundert blieb es vorbehalten, die Kräfte der Erde zu erschliessen, durch direkte Umwandelung der aufgespeicherten Wärme in mechanische Arbeit, die in der Kohle angehäufte Wärme in ihren Urzustand wieder zurückzubringen, damit sie sich wieder als Kraft und Arbeit bethätige. Der Dampf wiederum ermöglichte, die Kraft zu vertheilen, einerseits durch Verbesserung der Transportmittel, andererseits eben durch die direkte Uebertragung. Man begriff den wirthschaftlichen Vortheil Dampf im Grossen zu erzeugen, um ihn im Kleinen zu vertheilen und so mehreren den Nutzen grosser Einrichtungen gemeinschaftlich und gleichzeitig zuzuführen.

Bei weitem überflügelt hat aber der, wie der Volksmund ihn noch nennt, elektrische Funke den Dampf.

Die grossartige Theilungsfähigkeit der Elektrizität ist es, welche den Versuch der Uebertragung auf grosse, sehr grosse Entfernungen erst so recht bedeutungs- und werthvoll gemacht hat. Wenn wir daran denken, dass es das unbewusste Sehnen der Menschheit, das zielbewusste Streben der Forscher, Erfinder ist, menschlicher Arbeit das Gebiet des Nachdenkens, das Gebiet der individuellen Thätigkeit vorzubehalten und immer weiter zu erschliessen, alle rein mechanische, gedankenlose Thätigkeit aber durch Unterjochen der Naturkraft, durch Maschinen zu vollbringen, so dürfen wir den jetzt eingeschlagenen Weg kühn als denjenigen bezeichnen, auf dem Jahrhunderte mit Erfolg weiter wandeln können. Wir dürfen uns auch weiter der Ueberzeugung nicht verschliessen, dass die Unterstützung unserer Thätigkeit durch die Arbeitsleistung der Thierwelt längst nicht mehr ausreicht, und das Zugpferd und der Zugochse schon längst der Vergangenheit angehören sollten. Das Zeitalter des Dampfes hat Grosses geleistet, aber, wie jeder rapide und bedeutende Fortschritt, auch Nachtheile gezeitigt. So haben wir besonders auf dem Gebiete des Handwerks mit Bedauern sehen müssen, dass die Maschinenarbeit dem Individualismus den Garaus gemacht hat. In der Natur der Dampfkraft liegt ihre vorzügliche Verwendbarkeit für grosse Betriebe; wir haben aber keine Mittel, um mit materiellem und technischem Vortheil den Dampf direkt in die Wohnung des Kleinmeisters zu führen. Ebensowenig können wir die Wirkungen des Dampfes auf beliebige Entfernungen übertragen. Ganz anders die Elektrizität!

Die hier errungenen Fortschritte werden uns gestatten, grossartige Krafterzeugungscentren, wie man sie sicher niemals erwartet hat, an dafür geeignete Stellen, bei Bergwerken, an der Meeresküste, an den grossen Katarakten anzulegen, die dort vorhandenen, bisher zwecklos vergeudeten Kräfte in nutzbringende Elektrizität umzusetzen, diese auf ungemessene Entfernungen zu versenden und zu den verschiedenartigsten Zwecken zu übermitteln. Wir können dem Handwerksmeister sein Werkzeug, der Näherin ihre „Maschine" elektrisch betreiben, wir heizen dem Schneider sein Bügeleisen, wir rüsten dem Vergolder die galvanischen Bäder für seine Erzeugnisse. Wir geben noch dazu jedem die vortrefflichste und gesundeste Beleuchtung in der Stärke und an dem Orte und zu der Zeit, wo sie ihm am vortheilhaftesten ist. Wie an der Verbrauchsstelle, so ist die Elektrizität auch an der Erzeugungsstelle die sparsamste Betriebskraft. Das geringste Feuerungsmaterial, das die Transportkosten nicht lohnte, weil zuviel todte Last

mit ihm davon geschleppt werden muss, wird an der Fundstelle immer noch mit Vortheil zum Betriebe von Stromerzeugungsmaschinen Verwendung finden können, und so sehen wir vor uns, dass die Fortleitung und Vertheilung der Kraft als Elektrizität von der schönsten ausgleichenden Wirkung ist. Wir können dadurch den Vortheil grossartiger Centralisation erreichen, und ersparen daher viel nutzlose Betriebskraft und Arbeit. Es ist auch nicht zu unterschätzen, dass die Elektrizität als Vertheiler von Kraft die natürlichen Wasserkräfte wieder zu Ehren gebracht hat, welche häufig ein im Verhältniss zu ihrem hohen ökonomischen Werth zu bescheidenes Dasein fristeten.

Der Zeitpunkt scheint fast gekommen zu sein, wo den Elektrizitätswerken die Mauern der Städte zu eng werden, wo sie sich auch nicht begnügen werden, die Spinnennetze ihrer Leitungen über Kreise und Provinzen auszudehnen: über ganze Länder werden sich die grossen Centralen der Zukunft ihren Wirkungskreis schaffen.

Dann wird Elektrizität so billig sein, dass wir dem einzelnen in vollkommenster Weise die decentralisirte Kraft in den kleinsten Theilchen zugängig machen können und so das Schaffensvermögen und die Schaffensfreudigkeit des einzelnen beleben zum Wohle aller und des Ganzen.

Unserm zu Rüste gehenden Jahrhundert, dem des Dampfes und der Schienengeleise, welche in festem, eisernem Gürtel die Erde umspannen, wird das 20. Jahrhundert folgen als das der Elektrizität, der dünnen Drahtleitung aus dem edleren Metall.

(Schluss folgt.)

Die Zahnradbahnen.

(Schluss aus Nr. 82.)

I. Das Geleis.

Die Länge der Stahlbänder ist auf 2,64 m beschränkt, um Stücke von handlichem Gewicht, die sich in Gebirgsgegenden leicht fortschaffen lassen, zu erhalten; die Abmessungen der Zahnstange sind also gerechtfertigt. Die drei Stahlbänder werden einander parallel gestellt, doch derart, dass das Zahnwerk des einen um 40 mm auf dasjenige des Nachbarbandes überragt; das Eingreifen eines Zahnes vollzieht sich also von 40 zu 40 mm und man erhält eine zusammengesetzte Zahnstange mit sehr starkem Zahnwerk und sehr kurzem Schritt. Die drei Blätter ruhen auf einer aus zwei Theilen gebildeten Unterlage, diese beiden Theile fassen zwischen sich das Mittelband und bieten für die Seitenbänder je eine tiefe Nuth; vereinigt werden die beiden Theile durch einen Bolzen, der die drei einfachen Zahnstangen durchschneidet. Jedes dieser Stahlbänder wird also durch vier Zwischen- und zwei äussere Bolzen festgehalten; sämmtliche Bolzen wirken durch die Reibung ihrer Schraubenmuttern, die durch den auf ihre Scheiben ausgeübten bedeutenden Druck hervorgerufen wird. Diesen Druck erhält man bei Legung des Geleises, indem man die Schraubenmuttern mit einem Schlüssel von 0,40 m Länge dreht; unter der Voraussetzung, dass der Arbeiter eine Kraft von 10 kg ausübt, werden die Schraubenmuttern in Anbetracht ihres Gewindes durch eine Kraft von 3000 kg gegen die Scheiben gedrückt. Wenn man $^1/_3$ als Werth des Reibungskoëffizienten annimmt, so erhält man gegen das Wandern einen Widerstand von 100 kg für den Bolzen oder 6000 kg im ganzen, während die in diesem Sinne durch die Stahlbänder ausgeübte Gesammt-Inanspruchnahme 2000 kg nicht übersteigt. Es kann im Betriebe vorkommen, dass sich eine oder mehrere Schraubenmuttern soweit lösen, dass sie die Längenbewegung der Zahnstange nicht mehr verhindern und diese drückt, nicht mehr zurückgehalten, gegen den Bolzen, der dann dem Abscheeren ausgesetzt ist. Dieser Fall ist vorgesehen worden, indem man den Bolzen einen Durchmesser von 20 mm, also einen Querschnitt von 3,14 cm² gab; nimmt man 5000 kg für das Geviertcentimeter als Bruchlast und 750 kg als praktisch zulässige Spannung an, so wird der Bolzen für die Aussenbänder einen Bruchwiderstand von 15700 kg, für das Mittelband einen solchen von 31400 kg oder praktische Widerstände von 2355 bezw. 4710 kg darbieten. Es war sehr wichtig, diesen Widerstand der Bolzen gegen das Abscheeren zu sichern und es dürfte das der Hauptpunkt sein, denn es erscheint fast unmöglich, sie dieser Einwirkung zu entziehen, da die Möglichkeit einer theilweisen oder gänzlichen Lockerung sehr naheliegt. Der um den Bolzen gelassene Spielraum ist äusserst schwach (0,5 mm bei einem Lochdurchmesser im Stahlband von 21 mm) und es darf nicht anders sein, wenn man nicht die Genauigkeit des Zahnwerks stören will; es ist daher schwierig, die fünf Löcher der drei Stahlbänder und der beiden Unterlagen derart zusammentreffen zu lassen, dass der Spielraum um den Bolzen verbleibt, und es ist nur zu sehr wahrscheinlich, dass wenigstens eins der Stahlbänder gegen den Bolzen anstösst und ihn dem Abscheeren entgegentreibt, sobald sich die Schraubenmutter ein wenig lockert.

Die Stahlbänder werden durch Walzen hergestellt und erhalten, aus dem Walzwerk kommend, warm ihre rohe Form; dann werden sie nach Abkühlung in Packete von 30—50 Stück vereinigt und in eine Stanzmaschine gebracht, welche in alle Stücke des Packets zugleich die Zähne genau einschneidet. Für Nebenbahnen verwendet man eine schwächere Zahnstange, die nur zwei statt drei Stahlbänder umfasst. Die Abt'sche Zahnstange bietet zahlreiche Vortheile, von denen sich mehrere zugleich aus der Anordnung der Lokomotive und der Zahnstange ergeben; da die Vervollkommnung beider innig miteinander verknüpft ist, werden diese Vortheile nach Beschreibung der Lokomotive angegeben werden. Für jetzt sind nur folgende zu erwähnen: 1. Die Anordnung der Zahnstange lässt die dem Zahnrad vorausgehenden Kehrvorrichtungen ziemlich gut zur Wirksamkeit kommen; 2. sie gestattet die Annahme von sehr geringen Krümmungshalbmessern und ermöglicht die Herstellung von Kreuzungen und Weichen; 3. man hat auch als Vortheil der Abt'schen Zahnstange die veränderliche Zahl der Stahlbänder, aus denen man sie bilden kann, angegeben, weil man sie dadurch nach verschiedenen Theilstrecken der Linie verschieden zusammensetzen und so den Widerstand der Zahnstange der zu entwickelnden Kraft anpassen, also eine Zahnstange von gleichem Widerstande und gleicher Sicherheit erhalten könne, die billiger ist, als eine Zahnstange von gleichmässiger Abmessung. Dieser letztere Vortheil ist nur ein Trugbild; vielleicht gewinnt er Bedeutung, wenn einst die Zahnradbahnen etwas bedeutendere Längen erreichen und Strecken bieten, die bezüglich der Steigung und des Verkehrs sehr verschieden von einander sind. Zur Zeit sind aber die Zahnradbahnen kurz und haben auf ihrer ganzen Strecke durchschnittlich fast gleiche Steigungsverhältnisse oder zu kurze verschiedenartige Theilstrecken, als dass sich ein Wechsel in der Bauart der Zahnstange verlohnte; sie werden hergestellt, um eine bestimmte Anzahl gewerblicher Anlagen oder ein beschränktes Gebiet zu bedienen, haben demnach einen Verkehr von fast gleichmässiger Bedeutung und erhalten einen Fahrpark von gleichem Gewicht in allen Punkten. Prüft man die Zusammensetzung der Zahnstange im einzelnen, so findet man, dass die Ersparniss ausschliesslich in der Weglassung eines Stahlbandes und in einer durchaus unbedeutenden Ermässigung des Gewichts der Unterlagen besteht; dagegen setzt man sich der Unbequemlichkeit aus, Schwellen von zwei verschiedenen Bauarten und Stahlbänder von zwei verschiedenen Längen beschaffen zu müssen. Bei Zahnstangen mit drei Stahlbändern sind diese nämlich in Stücke von 0,88 m getheilt und endigen je auf einer anderen Querschwelle, so dass die Verlaschungspunkte auf die ganze Länge der Zahnstange regelmässig vertheilt sind. Will man es bei Zahnstangen mit zwei Blättern ebenso machen, so muss man eine geringere oder grössere Länge nehmen, wenn man nicht die Entfernung der Schwellen verschieden wählen will, da die Bandstücke zwei oder vier Schwellen überspannen müssen.

Da die Fahrbetriebsmittel auf der ganzen Linie dieselben bleiben, müssen sie das dreifache Zahnwerk der Haupt-Zahnstange haben. Das Zahnrad wird durch den Ansatz von drei, den Stahlbändern entsprechenden gezahnten Scheiben gebildet; von dem Punkte aus, wo die Linie auf zwei Stahlbänder ermässigt wird, greifen aber nur zwei Scheiben ein, und zwar stets dieselben, denn auf diesen Bahnen dreht man die Lokomotiven nicht um oder man müsste auf den Endbahnhöfen zwei Drehscheiben herstellen; es erfolgt also eine ungleiche Abnutzung des Zahnrades. Endlich erscheint es naturgemäss, die Strecken mit sanfterem Gefälle für die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit zu benutzen, weil man dadurch eine geringere Anstrengung der Zahnstange, einen Zeitgewinn und eine bessere Ausnutzung der Triebkraft erhält; wenn man nun aber die Zahl der Stahlbänder vermindert, so verlängert man den Schritt, vermehrt also die Stösse und begrenzt dadurch sogar die Fahrgeschwindigkeit. Dieser dritte Vortheil, der oft in dem Maasse vorangestellt wird, dass man es Riggenbach's Zahnstange zum Vorwurf gemacht hat, ihn nicht zu besitzen, ist also mit grosser

Beschränkung aufzunehmen, und beweist weder die Ueberlegenheit der einen noch den geringeren Werth der anderen; diese Ueberlegenheit hat vielmehr ihren Grund in den beiden oben zuerst genannten und in den später noch zu erwähnenden Vortheilen. Abt hat eine Zahnstange erfunden, die keine vorspringenden Theile bietet, also die Herstellung von Zahnstangengeleisen auf Strassen gestattet, ohne für den Verkehr mehr Hindernisse als gewöhnliche Dampfstrassenbahnen zu schaffen.

Die auf der Pilatusbahn angenommene Zahnstange ist eine andere Art der zusammengesetzten Zahnstange. Auf dieser Linie, die ausserordentlich steile Steigungen (48%) bietet, hat man die senkrechte Zahnstange durch ein waagerechtes Zahnwerk, das auf den Seitenflächen eines dicken Bandes von weichem Stahl eingeschnitten ist, ersetzt.

Die schraubenförmigen Zahnstangen sind von Wetli sowie von Grassi und Tubi entworfen, bisher aber noch nicht zur Anwendung gelangt. Wetli hat, um die durch die gewöhnlichen Verzahnungen hervorgerufenen Eigenwiderstände abzuschwächen, auf die Zahnstange den Grundsatz des schraubenförmigen Zahnwerks von Hooke und White angewendet. Nach Grassi und Tubi soll die Lokomotive eine durch die Triebkraft bewegte starke waagerechte Schraube tragen; in Zwischenräumen angebrachte Klötze oder Zähne sollen die auf einen sehr kleinen Bruchtheil des ganzen Umfangs beschränkte Mutter dieser Schraube darstellen.

Welche Zahnstange man auch wählen mag, so wird das Wandern der Schienen auf den Schwellen durch ähnliche Mittel wie bei den Adhäsionsbahnen verhindert (Einkerbung des Schienenfusses, Laschen mit Anschlagstift an die Schwellen, Verzapfung mit den Metall-Querschwellen usw.). Diese Mittel scheinen bisher zu genügen, aber diese Zahnradbahnen haben nur einen verhältnissmässig schwachen Verkehr und werden ausserordentlich peinlich überwacht. Bei Anlage neuer Linien müsste dieser Punkt sorgfältig geprüft werden und es würde grosse Vortheile bieten, die Einkerbung des Schienenfusses durch andere Festhaltungsmittel, welche die Widerstandsfähigkeit der Schiene, besonders der Stahlschiene, nicht vermindern, zu ersetzen. Das Wandern der Zahnstange auf den Schwellen kann nicht erfolgen, weil sie darauf durch Bolzen befestigt ist. Bezüglich des Wanderns der Schwellen in der Bettung wird die Längenbewegung des Gleises 1. durch die Reibung und Widerlage der Schwellen gegen den Schotter, 2. durch besondere Hemmvorrichtungen, deren Art auf den einzelnen Linien verschieden ist, festgehalten.

Die Ausweichvorrichtungen sind entweder Schiebebühnen mit kreisförmiger oder geradliniger Bewegung oder auch Weichen. Die Zahnstange macht sie nothwendigerweise sehr verwickelt, so dass die Anwendung von Weichen mit Zahnstange auf diejenigen Fälle beschränkt wird, wo es durchaus unmöglich ist, am Kreuzungspunkt einen Absatz von waagerechter Lage (für den eine gewöhnliche Weiche hinreichen würde) herzustellen. Bei der Abt'schen Zahnstange sind die Ausweichvorrichtungen leichter als bei derjenigen Riggenbach's.

Bei einer gemischten Linie, bei der die Zahnstange nur auf einem Theil der Länge angewendet wird, ist das erste Stück der Zahnstange, das sogenannte Einfahrtsstück, in senkrechter Fläche um einen Stift oder eine an das obere Ende gelegte Achse beweglich. Das Einfahrtsstück ruht auf Blatt- oder Schneckenfedern und sein Zahnwerk hat einen im Verhältniss zur gewöhnlichen Zahnstange um 1,5 bis 2 mm verlängerten oder verkürzten Schritt; diese Verschiedenheit des Schrittes hat das leichtere Eingreifen des Leitrades zum Zweck. Sobald die Maschine über dem Einfahrtsstück angelangt ist, senkt sich dieses unter dem Druck des Leitrades; wenn die aus diesem Druck entspringende Reibung grösser ist als der Widerstand des Mechanismus, so gleitet das Zahnrad ohne Drehung bis zur ersten Höhlung, das Eingangsstück hebt sich alsdann durch die Wirkung der Federn und das Eingreifen des Zahnwerks ist erfolgt. Wenn dagegen der Widerstand schwächer ist als die Reibung, so dreht sich das Rad, aber wegen der Verschiedenheit des Schrittes kommt ein Augenblick, wo das Eingreifen stattfindet und das Eingangsstück hebt sich. Indessen erlaubt die besondere Anordnung des Zahnrades bei den neuen Abt'schen Maschinen, dem Einfahrtsstück denselben Schritt zu geben wie der übrigen Zahnstange.

II. Die Lokomotive.

Die Anordnung der Lokomotive ist sehr verschieden, je nachdem es sich um eine Linie mit durchgehender Zahnstange oder um eine gemischte Linie handelt. Die Unterbrechung der Zahnstange schafft beim Bau der Triebkraft grosse Schwierigkeiten und Verwickelungen und zahlreiche Anstrengungen sind gemacht worden, um jene zu besiegen und diese zu vereinfachen. Danach lassen sich die Lokomotiven eintheilen in: 1. Lokomotiven für ununterbrochenen Zahnradbetrieb, 2. gemischte Lokomotiven, und zwar a) Lokomotiven mit 2 Cylindern und mit Adhäsionsrädern, die mit dem Triebwerk des Zahnrades wechselweise verbunden sind, b) Lokomotiven mit 2 Cylindern und mit Adhäsionsrädern, die nicht mit dem Zahnrade zusammenhängen, c) Lokomotiven mit 4 Cylindern und mit 2 unabhängigen Triebwerken.

1. Die Aufgabe, Lokomotiven für ununterbrochenen Zahnradbetrieb herzustellen, ist sehr einfach. Die beiden Kolbenstangen wirken durch Pleulstangen auf eine Blindachse, welche die Bewegung durch ein Zahnwerk auf die Achse des Leitrades überträgt; die Verzahnungen zwischen der Blindachse und der Triebachse sind so berechnet, dass sie die Bewegung des Treibrades verlangsamen, während sie den Kolben eine genügende Schnelligkeit erhalten.

2. Auf den gemischten Linien muss die Lokomotive auf denjenigen Theilen des Geleises, wo die Zahnstange nicht besteht, als einfache Adhäsionsmaschine wirken können; man muss also das Triebrad des Zahnrades und zugleich dasjenige der Adhäsionstriebräder sichern. Zu diesem Zweck sind nacheinander verschiedene Anordnungen angenommen worden.

a) Bei gemischten Lokomotiven mit 2 Cylindern und mit Adhäsionsrädern, die mit dem Triebwerk des Zahnrades wechselseitig verbunden sind, wirken die Pleulstangen noch auf eine Blindachse, welche die das Zahnrad tragende Achse treibt; auf den Theilen, wo die Zahnstange nicht besteht, dreht sich das Zahnrad leer und seine Achse oder die vermittelnde Blindachse dient nur dazu, den Adhäsionsrädern die Bewegung zu übermitteln. Diese können mit der Triebachse des Zahnrades oder mit der vermittelnden Blindachse auf 3 verschiedene Arten wechselweise verbunden werden, 1. durch Befestigung zweier von ihnen auf dieser Achse, 2. durch Einwirkung eines auf der Zahnradachse befestigten Zahnwerkes auf die Adhäsionstriebachse, endlich 3. durch eine Anordnung von Kuppelstangen.

Welche Art der Verbindung man auch anwenden mag, sie liefert schlechte Ergebnisse, weil eben der Grundgedanke der wechselseitigen Verbindung fehlerhaft ist. Sobald die Zahnstange auf der Linie besteht, nimmt das Zahnrad seine Aufgabe als Triebrad wieder auf; von diesem Augenblicke an ist die Verbindung vollkommen schädlich, denn sie nöthigt die Adhäsionsräder eine gleiche oder genau vielfache Anzahl Umdrehungen auszuführen wie das Zahnrad. Diese Bedingung, welche sich anfangs genau verwirklichen lässt, ist nach Ablauf einer gewissen Zeit nicht mehr erfüllbar; die Abnutzung tritt auf dem Umfang des Radreifens der Adhäsionsräder ein und vermindert die Länge dieses Umfanges, während sie den ursprünglichen Kreis des Zahnrades nicht verändert. Es kommt alsdann dahin, dass der durch eine Umdrehung der Adhäsionsräder dargestellte Weg geringer ist als die ursprüngliche Kreisentwickelung; dadurch entsteht ein fortwährendes Schleifen der Adhäsionsräder, das den Stand der Dinge nur schlimmer macht, indem es die dadurch verursachte Abnutzung beschleunigt. Der Grundsatz verurtheilt sich also von selbst. Dieses Schleifen hat nicht nur den Nachtheil, die Abnutzung zu beschleunigen, es gibt auch Veranlassung zu einer Reihe von Stössen, die einen schätzbaren Theil der Zugkraft verzehren. In denjenigen Fällen, wo man versucht hat, das Triebrad auf einer der Adhäsionsachsen zu befestigen, ist man behufs Vermeidung dieser Nachtheile dahingelangt, auf den Zahnstangenstrecken 2 überhöhte Hilfsgeleise zu legen, auf denen 2 von den fraglichen Achsen getragene Hilfsräder laufen sollen; die äusseren Räder werden also über ihre Schienen gehoben und drehen sich während der Fahrt leer. Riggenbach ist vor dieser verwickelten Lösung, die auf ein und derselben Achse 5 auf ebensovielen Schienen in 3 verschiedenen Höhen laufende Räder anbringt, nicht zurückgeschreckt und hat sie bei der kleinen Lokomotive, die auf der zur Ausbeutung der Steinbrüche von Laufen gebauten Bahn im Dienst ist, angewendet.

b) Bei den Lokomotiven mit 2 Cylindern und mit Adhäsionsrädern, die vom Triebwerk des Zahnrades unabhängig sind, wirken die Triebstangen auf eine Vermittelungsachse, welche dank einer Einrückvorrichtung nach Wunsch das Zahnrad oder die Adhäsionsräder treiben kann. Diese Einrückvorrichtung erhält man durch verschiedene Anordnungen; bei gewissen Maschinen wird die Hinterachse durch eine Eisenhülse gebildet, auf der die Räder festgekeilt sind und die eine Stahlachse einschliesst, wobei diese Stahlachse in 2 mit der Vermittelungsachse durch Pleulstangen verbundene Wellen endigt. Sobald die Maschine auf das Zahnstangengeleis vorrückt, bleibt die Hülse unabhängig von der inneren Achse, die sich unter der Einwirkung der Vermittelungsachse dreht; auf der glatten Strecke dagegen verbindet man die Hülse mit der Stahlachse und die stets unter der Einwirkung der Vermittelungsachse stehende Hinterachse wird Triebachse, während sich das Zahnrad leer dreht. Dieses Verfahren erfordert bei jedem Uebergang von der glatten zur Zahnstangenstrecke und umgekehrt das vollständige Anhalten der Maschine; um diese Unbequemlichkeit zu vermeiden, versuchte man zwischen beiden Triebwerken eine ständige Verbindung herzustellen, deren

Hauptfehler oben angegeben sind. Bei einer auf der Weltausstellung von 1868 ausgestellten Lokomotive ist die Einrückvorrichtung anders; die Vermittelungsachse trägt ein Zahngetriebe, welches die Bewegung dem Zahnrad mittheilt. Das Zahngetriebe ist auf der Achse durch Rippen, die es wie Vorsteckkeile feststellen und es zur Theilnahme an der Umdrehungsbewegung nöthigen, befestigt und kann freigemacht werden, indem man es längs der Achse soweit verschiebt, bis es sich von den Rippen loslöst; zugleich aber führt man auf die Rippen ein zweites, auf derselben Achse angebrachtes Getriebe, das nun seinerseits Triebwerk wird.

c) Die Abt'schen Lokomotiven mit 4 Cylindern und 2 unabhängigen Triebwerken gehen von einem anderen Grundgedanken aus als die bisher genannten gemischten Lokomotiven, welche die Adhäsion nur auf den Strecken der Bahn, auf denen keine Zahnstange liegt, ausnutzen. Eine Adhäsionslokomotive muss ein um so grösseres Eigengewicht erhalten, je bedeutender die zu ziehende Last und die Steigung der Strecke sind; das Zahntriebwerk, das von der Adhäsion keine Hilfe für die Fortbewegung beansprucht und nur ein mitzuschleppendes todtes Gewicht darstellt, muss dagegen die grösstmögliche Leichtigkeit erhalten. Die gemischten Lokomotiven sind berufen, diese beiden widersprechenden Bedingungen zu verwirklichen; der grosse Mangel der obengenannten Bauarten besteht nun darin, dass man die Adhäsion der Maschine auf den Zahnstangenstrecken nicht ausnutzt. Wenn die Adhäsion nicht unmittelbar die Triebkraft unterstützen könnte, selbst wenn sie sich unfähig zeigte, die Maschine auf sehr steilen Steigungen vorwärts zu bringen, so wird sie wenigstens das Zahnrad bedeutend erleichtern und mittelbar zur Vermehrung der Triebkraft beitragen. Abt hat sich nun vorgenommen: 1. das Gewicht der Maschine unter den günstigsten Bedingungen für die Adhäsion auszunutzen, 2. in jedem Augenblick die Fortlaufgeschwindigkeiten der Lokomotive im umgekehrten Verhältniss zu den Widerständen zu verändern, um auf der ganzen Fahrt eine vollständige Ausnutzung des Dampfes und demnach eine Ersparniss an Brennstoff zu sichern, endlich 3. eine Maschine herzustellen, die trotz der Vielheit ihrer Theile so einfach wie möglich ist. Die Abt'sche Lokomotive mit 4 Cylindern ist eine Tenderlokomotive mit 3 Kuppelachsen; 2 Cylinder wirken durch Vermittelung einer Pleulstange auf die durch eine Kuppelstange vereinigten Adhäsionsräder, während 2 andere Cylinder, die im Innern des Lokomotivgestells unter oder neben dem Feuerkasten befestigt sind, das Zahnwerk treiben. Gemäss der Lage dieser Cylinder theilen die Kolbenstangen den Zahnrädern entweder unmittelbar durch eine Pleulstange oder durch Vermittelung einer doppelten Pleulstange und eines Rückwerfbalanciers die Bewegung mit. Die Abt'sche Lokomotive kann man also in zwei gedachte Lokomotiven, eine Adhäsions- und eine Zahnradlokomotive zerlegen; beide haben ihr unabhängiges Triebwerk, ihre eigene Steuerung und ihren besonderen Regulator. Da man sich indessen die Bedingung auferlegt hat, die Adhäsion auf der ganzen Strecke zu benutzen, so verhindert eine besondere Einrückung das Einströmen des Dampfes in die Zahnradcylinder, wenn der Regulator für die Adhäsionscylinder geschlossen wird.

Die Zahnräder sind zum Eingreifen in die oben beschriebene Abt'sche Zahnstange bestimmt und aus mehreren, je einem der Zahnstangenbänder entsprechenden Scheiben, die derart angesetzt sind, dass sie ein ebensolch kreuzweises Zahnwerk wie jene haben, gebildet. Um trotz etwaiger Veränderungen, die durch eine leichte Abnutzung der Zähne (2 bis 3 mm) im Schritt der Zahnstange entstehen könnten, und der unter solchen Umständen eintretenden Schwankung ein vollkommenes Eingreifen zu sichern, hat Abt um die Bolzenköpfe, welche die Scheiben auf den Befestigungshülsen festhalten, einen kleinen Spielraum gelassen und ihn mit einer federnden Masse ausgefüllt. Die Scheiben sind also nicht mehr unveränderlich mit einander verbunden, sondern können sich die erforderliche, sehr geringe Strecke weit verschieben; diese Anordnung hat praktisch sehr gute Ergebnisse geliefert. Die Zahnräder sind derart festgestellt, dass ihre Zahnwerke zugleich kreuzweis stehen, so dass auf einer Länge von 120 mm, die der Schritt der Zahnstange beträgt, bei ein und demselben Rade das Eingreifen einer Scheibe sich dreimal, also alle 40 mm wiederholt. Es sind nun stets 2 oder 3 durch Kuppelstangen verbundene Zahnräder vorhanden und da man Sorge getragen hat, das Zahnwerk eines jeden im Verhältniss zu dem des Nachbarrades zu versetzen, so ergibt sich, dass das Eingreifen sich auf einer Länge von 120 mm thatsächlich 6 oder 9 Mal, also alle 20 oder 15 mm wiederholt. Die aus der Kuppelung der Räder und der kreuzweisen Versetzung der 6 oder 9 Scheiben erwachsenden Vortheile liegen klar auf der Hand; denn die grosse Zahl der gleichzeitig eingreifenden Zähne vertheilt die Kraftäusserung, erleichtert die Zahnstange und vermehrt die Sicherheit und das zahlreiche Eingreifen in kurzen Zwischenräumen, verleiht der Fahrt viel Sanftheit und Regelmässigkeit. Der Bruch eines Zahnes würde weniger ernste Folgen haben als bei Riggenbach's Zahnstange; die Verminderung der Stösse erlaubt grössere und für die Ausnutzung des Dampfes und der Adhäsion günstigere Fahrgeschwindigkeiten zu erreichen.

Die Abt'sche Lokomotive hat neuerdings einige Vervollkommnungen in der Befestigung der Scheiben des Zahnrades erfahren; die Scheiben werden mit stählernen Federn verbunden, deren Widerstandsfähigkeit so berechnet ist, dass sie unter einem auf die Tangente des ursprünglichen Kreises ausgeübten Drucke von 1 000 kg ihre Form noch nicht verlieren und sich erst bei stärkerem Drucke biegen, und zwar bei einem solchen von 1 300 kg um 2 mm. Diese federnde Befestigung erscheint also noch besser als die oben angegebene. Das eigentliche Zahngetriebe ist in einen Rahmen eingeschlossen, der bei einigen Maschinen durch 4 Träger auf der Vorder- und Hinterachse der Adhäsionsmaschine befestigt ist, während er bei anderen auf Querträgern ruht, die ihren Stützpunkt auf den Achsbüchsen finden. Der Rahmen hat den Vortheil, bei Untersuchungen und Ausbesserungen ein leichtes Abnehmen und Einbringen selbst durch Leute, die keine grosse Uebung haben, zu gestatten.

III. Bremsen und Sicherheitsvorkehrungen.

Die auf den Zahnradbahnen in Gebrauch befindlichen Sicherheitsvorrichtungen sind sehr zahlreich und fast auf jeder Linie anders; im allgemeinen ist jeder Wagen mit einer Bremse versehen, die nicht auf die Adhäsionsräder, sondern auf eine Reibungsrolle, die auf der Achse eines in die Zahnstange eingreifenden Rades befestigt ist, wirkt. Die Lokomotiven sind mit 2 oder 3 Bremsarten versehen: Handbremsen, Dampfbremsen, Luftleerbremsen, Luftdruckbremsen, die durch die Hand des Lokomotivführers oder im Falle eines Kuppelungsbruches bezw. der Fahrbeschleunigung über die vorgeschriebene Grenze hinaus selbstthätig in Wirksamkeit treten, endlich schraubstockartig auf die Zahnstange wirkende selbstthätige Bremsen. Ausserdem bestehen Sicherheitsvorrichtungen gegen das Herausheben des Zahnrades aus der Zahnstange, wenn sich ein fremder Körper darin eingenistet hat, gegen den seitlichen Winddruck und endlich Kehrvorrichtungen, die vor dem Zahnrad über der Zahnstange angebracht sind.

Diese Betrachtungen dürften geeignet sein, die Anwendungsbedingungen und die Zukunftsaussichten der Zahnradbahnen ins rechte Licht zu rücken. Bezüglich der Herstellung bieten sie den Vortheil, die Annahme von 5 bis 10 Mal stärkeren Steigungen als die gewöhnlichen Adhäsionsbahnen zu gestatten, so dass sich bei den Anlagekosten infolge der kürzeren Richtungslinie und der geringeren Erdbewegungen eine bedeutende Ersparniss ergibt, die durch den Preis der Zahnstange, durch die Schmier-, Ueberwachungs- und Ausbesserungskosten nur in sehr geringem Maasse herabgedrückt wird. Andererseits sind die Zahnradbahnen fähig, sich Krümmungen von genügend kleinem Halbmesser anzupassen, um im Gebirge keinen grossen Schwierigkeiten zu begegnen; Abt hat Lokomotiven gebaut, die in Krümmungen von 60 m Halbmesser verkehren können, doch ist das augenscheinlich eine Gewaltleistung und es ist vorzuziehen, nicht unter 85 bis 90 m herabzugehen.

Nachdem nun die Zahnstange für eine Eisenbahn in Aussicht genommen, ist es nicht leicht, die Wahl unter den verschiedenen Arten zu treffen und lässt sich auch keinenfalls nach allgemeinen Regeln entscheiden. Für gewundene Linien, die — wie beispielsweise zahlreiche Schweizerbahnen — hauptsächlich zur Beförderung von Personen und leichten Gütern zwischen 2 oder mehreren Landhaus-Ortschaften bestimmt sind, dürfte es gleichgültig sein, Riggenbach's oder Abt's Zahnstange anzunehmen. Wenn es sich dagegen um eine wichtigere Linie handelt, die zu einem bedeutenden Verkehr und zur Beförderung schwerer Lasten durch eine bergige Gegend berufen ist, so dürfte die vollkommenere Abt'sche Zahnradbahn überlegen sein, weil Zahnstange und Lokomotive ein sehr vernünftig ausgedachtes Ganze bilden, das für grosse Anstrengungen befähigt ist und eine sehr sanfte Bewegung gibt, und weil der hohe Preis der Lokomotive hier nicht mehr so ins Gewicht fällt, während dagegen die Ausnutzung der Adhäsion und die Ersparniss an Brennstoff bei dem auf einer langen Strecke wirkenden Dienst eine Hauptwichtigkeit gewinnen. Welche Zahnstange man auch wählen mag, es wird stets von Vortheil sein, die Zahnstangenstrecken so viel wie möglich zu vereinigen; man kann alsdann für diese besondere Strecke Zahnradlokomotiven beschaffen und deren Zahl kann kleiner sein, wenn die gewöhnlichen Adhäsionslokomotiven für die anderen Strecken genügen. Die Beschaffung von Zahnbändern, Unterlagen, Bolzen usw. für die Zahnstange, sowie deren Schmierung und Unterhaltung werden dann weniger lästig und leichter sein. Dass derartige, so entworfene und selbst unter ausserordentlich schwierigen Verhältnissen gebauten Linien zur Bewältigung eines bedeutenden Verkehrs befähigt sind, beweisen zahlreiche Beispiele; um nur die Harzbahn zu erwähnen, so genügt sie einem jährlichen Verkehr von 200 000 t Waaren und

50 000 Personen und andere Bahnen befinden sich im Bau oder in Vorbereitung, die einen noch stärkeren Verkehr gestatten sollen.

Berechnung und Erfahrung haben gezeigt, dass eine Abt'sche Lokomotive, die eine Zugkraft von 12 t entwickelt, einen Zug von 240 t auf einer Steigung von 30 mm, von 200 t auf einer solchen von 40 mm, von 150 t auf einer solchen von 50 mm, von 120 t auf einer solchen von 60 mm und einen Zug von 100 t auf einer Steigung von 70 mm mit einer Geschwindigkeit von 12 km in der Stunde zu ziehen vermag. Die Fahrgeschwindigkeit von 6, 8, 10, 12 km kann auf den ersten Blick sehr gering erscheinen, in Wirklichkeit darf man aber nicht die Fortpflanzungsgeschwindigkeit auf den Schienen, sondern die Schnelligkeit des senkrechten Aufstiegs vergleichen. Nimmt man zwischen 2 gegebenen Punkten einen Höhenunterschied von 100 m an, so kann man ihn in der Betrachtung (in Wirklichkeit ist die Lösung meistens vorgeschrieben) auf 2 Arten überschreiten: durch eine einfache Adhäsions- oder durch eine Zahnradbahn. Im ersteren Falle würde beispielsweise eine Steigung von 20 mm auf 5 km Länge nothwendig sein; im zweiten Falle kann man eine verhältnissmässig sanfte Zahnradbahn mit einer Steigung von 80 mm auf 1,25 km Länge, die sich mit einer Schnelligkeit von 10 Stundenkm überwinden lässt, oder, wie beim Rigi, eine sehr steile Zahnradbahn von 25 % auf 0,4 km Länge, die sich mit einer Schnelligkeit von 5 Stundenkm überwinden lässt, erhalten. Es würde das Fahrgeschwindigkeiten von 40 bis 55 km entsprechen, so dass also die Zahnradbahnen hinsichtlich der Schnelligkeit nicht schlechter als die Adhäsionsbahnen stehen.

Diese Betrachtungen zeigen genügend, dass die Zahnradbahnen berufen sind, dem Handel und Gewerbe grosse Dienste zu leisten, wenn auch nicht als eine allgemeine Lösung für Bergbahnen mit sehr starkem Verkehr, wie ihn Weltverkehrswege haben, so doch wenigstens eine wirklich brauchbare und schätzbare Lösung in einer grossen Anzahl von Fällen, wo es sich darum handelt, durch eine bergige Gegend Linien zweiten oder dritten Ranges herzustellen, um Bergwerke, Hüttenanlagen, Forstbetriebe, Steinbrüche, kurz tausend Gewerbe zu bedienen, die entweder wegen Ausnutzung der Schätze des Erdbodens oder wegen besonderer Anlagebedingungen (Wasserfälle, Nähe der Rohstoffe usw.) nothgedrungen im Gebirge angelegt werden müssen. Die Zahnradbahnen befinden sich noch im Beginn ihrer Anwendung; man hat sie in Erinnerung an die Rigibahn zu oft als Gewaltleistungen betrachtet, aber Fälle wie die Rigi- und Pilatusbahn, sind und werden stets Ausnahmen sein. Man würde den Zahnradbahnen nur eine geringe Zukunft eröffnen, wenn man sie auf diese Ausnahmefälle beschränken wollte; sie sind vor allem berufen, landwirthschaftliche oder gewerbliche Linien zu sein, das bestehende Netz zu vervollständigen, indem sie es bis dahin verlängern, wo die Adhäsionsbahnen machtlos sind, oder auch diesen gegenüber, wo sie noch durch viele Zeit, Kunst und Geld zu ermöglichen sind, eine bedeutende Ersparniss zu erzielen. Kr.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die Strecken Dévény-Ujfalu-Ungarisch-Mährische Landesgrenze (bei Sudomeritz-Petrau) 78,64 km und Dévénytö-Stomfa (6,57 km) der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3698 vom 22. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 24. d. Mts.).

Nr. 3703 vom 22. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend das Verzeichniss gleichnamiger Eisenbahnstationen (abgesandt am 24. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Sommerfahrplan-Konferenz.

Die internationale Konferenz zur Berathung des Sommerfahrplanes für 1892 wird am 9. und 10. Dezember d. J. in Düsseldorf abgehalten. Die der internationalen Konferenz gewöhnlich einige Wochen früher bei der Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen vorausgehenden Vorkonferenzen werden am 12., 13. und 14. November d. J. abgehalten werden.

Preussische Staatseisenbahnen.

Verbot der Fahrkarten-Entwerthung während der Fahrt.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat, wie der „Reichsanzeiger" mittheilt, aus den Berichten der Königlichen Eisenbahndirektionen nicht die Ueberzeugung gewinnen können, dass das Verbot, die Fahrkarten während der Fahrt des Zuges von den Trittbrettern aus zu durchlochen und zu prüfen, schon bei den vorhandenen Einrichtungen nicht in grösserer Ausdehnung, als bis jetzt geschehen, hätte zur Durchführung gebracht werden können, ohne eine Beeinträchtigung der Fahrkarten-Prüfung oder eine nachtheilige Beeinflussung des Betriebes befürchten zu müssen. Es habe vielmehr den Anschein, als ob in vielen Fällen das Durchlochen und Prüfen der Fahrkarten von den Trittbrettern aus während der Fahrt gewohnheitsmässig ohne dringende Veranlassung vorgenommen werde, während der Aufenthalt auf den Stationen, namentlich auch auf Zwischenstationen mit längerem Aufenthalt, hierzu gar nicht oder doch nur ungenügend ausgenutzt werde. Vorbehaltlich weiterer Verfügung ist daher von dem Herrn Minister bestimmt worden, dass zunächst bei allen Schnellzügen das Verbot, die Trittbretter der Wagen während der Fahrt zu betreten, allgemein und streng zur Durchführung gebracht werde. Sollten auf der einen oder anderen Strecke der Einführung dieser Maassregel sich unüberwindliche Schwierigkeiten entgegenstellen, so soll darüber schleunigst berichtet werden.

Neuausgabe des Betriebsreglements, betreffend Personen- usw. Beförderung für die Eisenbahnen Deutschlands.

Am 1. November d. J. tritt an Stelle des Tarifs für die Beförderung von Personen und Reisegepäck, Theil I, enthaltend das Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands nebst allgemeinen Zusatzbestimmungen der Preussischen Staatseisenbahnen vom 1. Mai 1889 nebst Nachtrag I vom 1. Mai 1890, eine Neuausgabe in Kraft. Dieselbe enthält die bis jetzt eingetretenen und bereits eingeführten Aenderungen sowie einige weitere Neuerungen.

Aus dem Bayerischen Landtage.

Die Kammer der Abgeordneten genehmigte die Forderung der Regierung von 25 078 500 ℳ zur Anlegung von weiteren Doppelgeleisen. Im Laufe der Debatte wurde mehrfach das Eggolsheimer Eisenbahnunglück besprochen. Die Referenten Frhr. v. Stauffenberg, Frhr. v. Soden und Walter hoben hervor, dass die Hetze gegen die Bayerische Bahnverwaltung, wie sie namentlich anlässlich des Eggolsheimer Unglücks wieder ausgebrochen, unbegründet sei. Jener Unfall sei nicht auf Rechnung des Systems oder der Oberleitung, sondern auf die Fehler der Unterorgane zu setzen, wie sie bei jeder Verwaltung vorkommen. Uebrigens dankte der Minister Frhr. v. Crailsheim dem Landtag, der hierfür die zuständige Instanz sei, für die Inschutznahme der Bahnverwaltung gegen die Pressangriffe, welche die Verwaltung des Instituts so sehr erschweren. Auf mehrere Anfragen stellte der Minister für später die Errichtung von Doppelgeleisen für Bamberg-Würzburg und Hochstadt-Rothenkirchen (Probstzella) in Aussicht.

Gemeindebesteuerung der Eisenbahnen.

Das für die Kommunalbesteuerung im Steuerjahre 1891/92 in Betracht kommende Reineinkommen der gesammten Preussischen Staats- und für Rechnung des Staates verwalteten Eisenbahnen ist auf den Betrag von 111 565 634 ℳ festgestellt worden, von welchem Gesammteinkommen nach dem Verhältnisse der erwachsenen Ausgaben an Gehältern und Löhnen der Besteuerung unterliegen: A. durch die Preussischen Gemeinden 97 455 465 ℳ und B. durch die Preussischen Kreise 101 836 631 ℳ.

Ferner ist das im laufenden Steuerjahre kommunalabgabepflichtige Reineinkommen aus dem Betriebsjahre 1890/91 bezw. 1890 festgestellt worden: 1. bei der Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn auf 85 000 ℳ, 2. bei der Warstein-Lippstadter Eisenbahn auf 41 250 ℳ, 3. bei der Prignitzer Eisenbahn auf 87 750 ℳ, 4. bei der Königsberg-Cranzer Eisenbahn auf 76 426 ℳ, 5. bei der Stendal-Tangermünder Eisenbahn auf 39 250 ℳ, 6. bei der Dahme-Uckroer Eisenbahn auf 7 000 ℳ, 7. bei den Kreis Altenaer Schmalspurbahnen auf 24 200 ℳ, 8. bei der Neuhaldensleber Eisenbahn auf 52 875 ℳ, 9. bezüglich der Preussischen Strecken der Pfälzischen Eisenbahnen auf 25 955 ℳ und zwar: a) St. Ingbert (Landesgrenze) bis Scheidt auf 19 013 ℳ und b) Ebernburg (Mitte der Nahebrücke) bis Münster am Stein auf 6 942 ℳ, während aus dem Betriebe der Kerkerbachbahn und der Preussischen Strecke der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn ein kommunalabgabepflichtiges Reineinkommen für 1890/91 bezw. 1890 nicht erzielt worden ist.

Kohlfurter Eisenbahnunfall.

Ueber den Hergang des Kohlfurter Eisenbahnunfalls, dessen Einzelheiten unseren Lesern durch die Tageszeitungen genügend bekannt sein dürften, ist dem „St.-A." von dem Eisenbahn-Betriebsamt (Breslau-Sommerfeld) zu Breslau folgender amtliche Bericht zugegangen: „Der Schnellzug, welcher in nachstehender Reihenfolge aus 2 Lokomotiven, dem Packwagen, Schlafwagen, Wiener Durchgangswagen I./II. Kl., Personenwagen I./II. Kl. und noch 8 folgenden Wagen bestand, lief mit einigen Minuten Verspätung in den Bahnhof ein; etwa 200 Schritt vom Perron stand auf einem Nebengeleise die Rangirlokomotive bereit, welche die Aufgabe hatte, nachdem der Schnellzug am Perron zum Halten gekommen, wie gewöhnlich an den Schluss des Zuges heranzufahren, um die letzten Wagen behufs Umsetzens der nach Dresden und Leipzig durchgehenden Wagen vom Zuge abzuziehen. Der Führer der Rangirlokomotive hat nun ganz unerklärlicherweise, auf den einfahrenden Zug nicht achtend, seine Lokomotive in Bewegung gesetzt, bevor der Zug an ihm vorbeigefahren war. Die Rangirlokomotive traf deshalb mit der ersten Lokomotive des Schnellzugs an der Stelle, wo das Nebengeleis in das vom Zuge befahrene Hauptgeleis einmündet, zusammen, infolge dessen sowohl die Rangirlokomotive als die beiden Lokomotiven des Schnellzuges aus den Geleisen geschleudert wurden, wodurch auch der Packwagen, der Schlafwagen und die darauf folgenden 2 Personenwagen entgleisten, der zweite derselben durch die Gewalt der nachfolgenden Wagen in den ersten hineingedrückt wurde, während alle übrigen Personenwagen im Geleise blieben. Die 5 getödteten Reisenden befanden sich sämmtlich in dem bezeichneten zerdrückten Wagen; ein sechster Insasse desselben, Herr von Koschützki aus Lichterfelde, ist, obwohl er zwischen den Trümmern vollständig eingezwängt war und erst nach längerer Arbeit hieraus befreit werden konnte, mit einigen nicht lebensgefährlichen Quetschungen davongekommen. Die Schuld an dem schweren Unfalle trägt nach den bisherigen Ermittelungen der Führer der Rangirlokomotive, welcher dieselbe vorzeitig in frevelhafter Zerstreutheit und Unachtsamkeit auf den einfahrenden Zug in Bewegung gesetzt hat.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Berlin. Am 1. November d. J. wird die Bahnstrecke Hirschberg-Warmbrunn mit den neuen Stationen Rosenau und Warmbrunn, welche am 1. Juli 1891 nach Maassgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 bereits für den Personenverkehr in Betrieb genommen ist, auch für den Güterverkehr eröffnet.

Die Station Warmbrunn erhält volle Abfertigungsbefugnisse für die Beförderung von Gütern aller Art, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, die Station Rosenau i/Schl. nur solche für Güter, Leichen und lebende Thiere.

Eröffnungen und Erweiterungen der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Elberfeld. Die Station Oberbrügge ist am 15. d. Mts. für den Frachtstückgut-Verkehr und den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet worden.

Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. November d. J. wird der an der Bahnstrecke Eisenach-Cassel zwischen den Stationen Eisenach und Herleshausen neuerbaute Haltepunkt Hörschel für den Personenverkehr und die an der Bahnstrecke Gotha-Ohrdruf belegene Haltestelle Emleben, welche bisher nur dem Personen- und Wagenladungs-Güterverkehr diente, auch für den Gepäck-, Eilgut- und Frachtstückgut-Verkehr eröffnet werden.

Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn. Der Haltepunkt Fluor ist am 1. d. Mts. für den Personenverkehr eröffnet worden.

Aenderung von Stationsnamen.

Zur besseren Unterscheidung der an der Bahnstrecke Breslau-Halbstadt des Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin gelegenen Station Friedland in Schlesien von der gleichnamigen, im Regierungsbezirk Oppeln gelegenen Ortschaft Friedland in Oberschlesien, hat erstere die Bezeichnung „Friedland in Niederschlesien" mit der Abkürzung „Friedland N.schles." erhalten.

Crefelder Eisenbahn.

Ein der Gesellschaft am 28. September d. J. verliehenes Privileg ermächtigt dieselbe, für Verbesserung der Bahnanlagen und Vermehrung der Betriebsmittel 600 000 ℳ 4 % Obligationen auszugeben.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Der „R.-A." veröffentlicht die der Gesellschaft ertheilte landesherrliche Genehmigung zur Ausgabe von 2 400 000 ℳ Prioritäts-Stammaktien.

Ausnahmetarife für Rheinisch-Westfälische Kohle.

Die Bielefelder Handelskammer hat eine Eingabe an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten gerichtet, in welcher sie um Aufhebung derjenigen Ausnahmetarife ersucht, welche die Versendung Rheinisch-Westfälischer Kohlen nach den Seehäfen und dem Auslande erleichtern. In der Eingabe heisst es: Die Tarifbegünstigungen ermöglichen es den Zechen, sich in den Deutschen Küstenplätzen für die Versorgung der Schiffe, sowie im Ausland ein aufnahmefähiges Absatzgebiet zu suchen, um dadurch das Angebot im Inland künstlich zu vermindern und so einen Preisdruck durch vermehrte Konkurrenz zu verhüten. So trügen in erheblichem Maasse jene Tarife zu der andauernden Kohlentheuerung bei. Dieselben seien dereinst geschaffen, um einem darniederliegenden Produktionszweig zu Hilfe zu kommen; heute bei den veränderten Verhältnissen seien dieselben dagegen in der Hand der Kohlenproduzenten eine Waffe geworden, durch welche die Industrie in ihrer Allgemeinheit gezwungen wird, sich den Bedingungen einer ohnehin in günstiger Lage befindlichen Minderheit zu unterwerfen. Insbesondere die Rheinisch-Westfälische Textil- und Eisenindustrie leiden schwer darunter, dass die Konkurrenz des Auslandes mit weit billigerem Brennmaterial arbeite. Hinzu komme, dass der bevorstehende Winter die Kohlentheuerung namentlich auch in den breiten Massen des Volkes fühlbar machen werde; die Klagen über die Theuerung der nothwendigsten Verbrauchsgegenstände werden vermehrt werden durch Klagen über die Theuerung des Hausbrandes.

Dirschauer Eisenbahnbrücke.

Die neue grosse Eisenbahnbrücke zu Dirschau wird am 31. d. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Deutscher Handelstag.

In der nächsten zu berufenden Plenarversammlung sind gemäss früherer Beschlüsse u. a. zur Berathung zu stellen: 1. die Verwendung der Ueberschüsse aus der Verwaltung der Staatsbahnen; 2. die Einführung einer einheitlichen Zeit im Eisenbahndienst; 3. Herabsetzung der Fernsprechgebühren; 4. der Gesetzentwurf, betreffend die Telegraphenanlagen und der (in kurzem zu erwartende) Gesetzentwurf über die Anlage von Elektrizitätswerken usw.

Ferner werden über die Ermässigung des Eisenbahn-Gepäcktarifs für Musterkoffer der Handlungsreisenden und Ausdehnung dieser auf den Oesterreichischen Staatsbahnen gewährten Begünstigung auf die Oesterreichischen Privatbahnen Mittheilungen gemacht werden.

Neue Dampfschiffsverbindung Malmö-Warnemünde.

Der „Voss. Ztg." wird geschrieben: Ein grösseres Dampfschiffunternehmen ist zur Zeit in Malmö in Vorbereitung. Es handelt sich um die Bildung einer Gesellschaft mit einem Aktienkapital von 3 Millionen Kronen. Diese Gesellschaft will zwei grössere elegante und sehr schnell fahrende Dampfer erbauen lassen, welche eine regelmässige Verbindung zwischen Malmö und Warnemünde unterhalten sollen. Die Dampfer werden je 1 Million Kronen kosten. Die Absicht ist, eine Konkurrenz mit der Dänischen Verbindung Gjedser-Warnemünde zu eröffnen und wenn möglich die Postverbindung mit Deutschland zu unterhalten, die nach den Vereinbarungen zwischen dem Schwedischen und dem Deutschen Postwesen künftig über Trelleborg-Sassnitz geleitet werden soll. Die Dampfer der neuen Gesellschaft sollen 18 Knoten Geschwindigkeit haben und die Fahrt zwischen Malmö und Warnemünde in 5 Stunden zurücklegen. Es wird eine Betheiligung seitens Deutscher Bankfirmen an dem Unternehmen erwartet.

Projektirte elektrische Hochbahn in Berlin.

Wie der „Nat.-Ztg.", der „Post" usw. berichtet wird, soll auf ministerielle Anordnung die Frage der Herstellung einer elektrischen Hochbahn durch die südlichen Stadttheile Berlins, zwischen dem Stadtbahnhof Zoologischer Garten und dem Schlesischen Bahnhof eingehenden Prüfungen unterzogen werden, und sollen zunächst Verhandlungen der polizeilichen und städtischen Behörden unter Betheiligung der Firma Siemens & Halske, die den Bahnbau ausführen will, demnächst stattfinden.

Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft.

Die Gesellschaft versendet folgende Mittheilung: Durch Urtheil des Landgerichts I ist die Aktiengesellschaft für elektrische Glühlampen Patent Seel zu Berlin verurtheilt worden, der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft 24 000 ℳ Schadenersatz wegen Patentverletzung (Präparirung der Kohlenfäden) zu zahlen. Die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft beabsichtigt wegen der Höhe der Schadenssumme Berufung einzulegen und zugleich gegen einige andere Glühlampenfabriken wegen gleicher Patentverletzung vorzugehen. Es handelt sich um Herstellung gleichmässiger Kohlenfäden durch Verstärken der-

selben, mittelst Kohlenstoffs unter Anwendung von Galvanometern oder vergleichenden Lichtquellen.

Aus Belgien.

Betriebseinnahmen der Staatsbahnen im ersten Halbjahr 1891.

Die Belgischen Staatsbahnen, deren Länge sich Ende Juni d. J. auf 3 253 km (gegen 3 209 km zum gleichen Zeitpunkt des Vorjahres) belief, erzielten im ersten Halbjahr 1891 im ganzen eine Betriebseinnahme von 67 082 149 Frcs. (gegen 66 094 349 Frcs. im gleichen Zeitraum 1890); hiervon entfielen 64 908 596 (63 989 923) Frcs. auf die eigenen Linien des Staates und 2 173 553 (2 104 426) Frcs. auf die gepachteten Linien: 1. Tournai Jurbise, 2. Hal - Ath und Tournai - Französische Grenze, 3. Braine-le-Comte-Gent, 4. Welkenraedt-Bleyberg, 5. Hochebene von Herve, und 6. Landen-Huy-Ciney.

Allgemeine Nebenbahngesellschaft.

Die Allgemeine Nebenbahngesellschaft (compagnie générale de chemins de fer secondaires), deren Wesen wir in Nr. 93 S. 913 Jahrg. 1890 d. Ztg. dargelegt haben, erzielte für das Jahr 1890 an Zinsen und Gewinn aus den von ihr abhängigen Unternehmungen eine Einnahme von 1 045 070, 07 Frcs., die sich durch 11 969, 09 Frcs. Uebertrag aus dem Vorjahre auf 1 057 039, 16 Francs erhöhte. Hiervon wurden 2 257 Frcs. durch Tilgungen, 75 000 Frcs. durch Zinszahlung und 99 521, 76 Frcs. durch Verwaltungskosten und sonstige allgemeine Unkosten verzehrt, so dass noch 880 260, 40 Frcs. zur Verfügung der am 19. Oktober d. J. abgehaltenen Hauptversammlung standen. Hiervon werden 43 414, 57 den gesetzlichen Rücklagen zugeführt, 29 238, 84 Frcs. an die Verwaltungsrathsmitglieder, 700 000 Frcs. an die Antheilhaber (je 17, 50 Frcs. oder 7 %), 50 000 Frcs. an die Gründungsantheile als Gewinn vertheilt und 57 606, 99 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen.

Die Vorarbeiten für die Eisenbahn Pitanguy - Santo - Antonio-dos-Patos in Brasilien, die behufs Anpassung an das in Aussicht genommene allgemeine Verkehrsstrassennetz mehrere Aenderungen erleiden müsste, hat die Gesellschaft behufs Vermeidung von Weiterungen an eine benachbarte Gesellschaft gegen reichliche Entschädigung abgetreten.

Tournai-Jurbise und Landen-Hasselt.

Die Gesellschaft der Eisenbahnen Tournai-Jurbise und Landen-Hasselt, von denen die erstere im Betriebe der Staatsbahn, die letztere in dem der Grossen Centralbahn steht, erzielte im ersten Halbjahr 1891 aus dem Betriebe eine Einnahme von 474 131 Frcs. (gegen 459 617 Frcs. im gleichen Zeitraum 1890), ferner an Zinsen angelegter Kapitalien und aus verschiedenen Quellen eine solche von 5 160 (4 164) Frcs., zusammen also 479 291 (463 781) Frcs.; hiervon verzehrten die allgemeinen Unkosten 34 334 (33 139) Frcs. und die Tilgungen 35 000 Frcs. (wie 1890), so dass noch 409 957 (395 642) Frcs. zur Verfügung der Antheilhaber verblieben. Die Vorzugs-Antheilscheine erhielten wie 1890 einen Gewinn von je 7, 50 Frcs. und die Gewinn-Antheilscheine einen solchen von 8, 89 Frcs. (gegen 8, 30 Francs in 1890 und 7, 20 Frcs. in 1889), während 207 (642) Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen wurden.

Eisenbahn der Herve-Hochebene.

Die Eisenbahngesellschaft der Herve-Hochebene (compagnie de chemin de fer des plateaux de Herve) hat in einer am 4. September d. J. abgehaltenen Hauptversammlung einstimmig die Ausgabe von 18 173 Stück 3 % Schuldverschreibungen von je 500 Frcs. zur Umwandlung oder Rückzahlung der 5 %, ebenfalls über je 500 Frcs. lautenden Schuldverschreibungen der Gesellschaft beschlossen.

Neubauten.

Von der Neubaulinie la Lesse-de-Rochefort-Maas ist der Bau der nur 10 km langen, aber sehr schwierigen Theilstrecke Hernez-Furfooz-Anseremme dem Unternehmer Ruelens in Heverle für die Summe von 3 017 000 Frcs. zugeschlagen worden.

Bücherschau.

Le contrat de transport (der Frachtvertrag) von Paul Wauwermans, Rechtsanwalt, erschienen bei Siffer in Gent. — Der betreffende Titel des Handelsgesetzbuches wird an der Hand der Vorbereitungsarbeiten, der früheren Gesetzgebung und Rechtsprechung erläutert.

Personalnachrichten.

Preussische Staatsbahnen.

Dem Regierungsbaumeister Mertens in Breslau sind die Funktionen eines ständigen Hilfsarbeiters für die bei dem Königlichen Eisenbahn - Betriebsamt (Breslau - Sommerfeld) in Breslau ihm zuzutheilenden Geschäfte übertragen worden.

Belgien.

An Stelle des verstorbenen Mr. Albert Fassiaux ist Mr. Belpaire, Verwaltungsdirektor (administrateur) der Belgischen Staatsbahnen, zum Präsidenten des ständigen Ausschusses des internationalen Eisenbahnkongresses erwählt worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Neubaustrecke Weilburg-Weilmünster-Laubuseschbach. Die in der Bekanntmachung vom 14. d. Mts. näher bezeichnete Theilstrecke Weilburg-Weilmünster wird am 1. November d. J. dem Betriebe übergeben.

Nähere Auskunft ertheilt auf Befragen das diesseitige Verkehrsbüreau. (2152)

Frankfurt a/M., den 26. Oktober 1891.

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachungen vom 18. und 25. September d. J. bringen wir hiermit zur Kenntniss, dass der Einführungstermin für den neuen Belgisch - Württembergischen Kohlentarif und für das neue Heft 6 a des Belgisch - Südwestdeutschen Tarifs (Verkehr mit Baden) sowie für die Nachträge zu den Heften 4 a, 5 a, 7 a und 9 a (Verkehr mit der Hessischen Ludwigsbahn, Pfalz, Württemberg und Main-Neckarbahn) vom 1. November d. J. auf 1. Dezember d. J. verlegt worden ist.

Strassburg, den 21. Oktober 1891. (2153)

Namens der Verbandsverwaltungen:
Kaiserliche Generaldirektion.

Süddeutscher Eisenbahnverband (Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr). Mit Gültigkeit vom 1. November 1891 wird zum Theil III Heft Nr. 2 des Verbands - Gütertarifes (Ausnahmetarif für Getreide etc. von Ungarn nach Süddeutschland vom 10. April 1891) der I. Nachtrag ausgegeben, welcher eine Bestimmung über die Anwendung der Kursdifferenzen, Frachtsätze für neuaufgenommene Stationen, ferner Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers und der Einlagerungstabelle sowie sonstige Berichtigungen enthält.

Exemplare dieses Nachtrages werden von den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich abgegeben.

München, den 17. Oktober 1891. (2154)

Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Eisenbahnverband (Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr). Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. wird die Station Devant-les-Ponts der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen mit den um 8 km erhöhten Entfernungen und den um 0, 04 ℳ für 100 kg erhöhten Frachtsätzen (für Getreide und leere Säcke) der Station Metz in den Theil III, Hefte Nr. 1 und 3 des Verbands - Gütertarifs (Ausnahmetarife für Getreide usw. vom 1. Oktober 1889) einbezogen.

Bezüglich der Einlagerung (Reexpedition) gelten die gleichen Vorschriften wie für Metz.

München, den 17. Oktober 1891. (2155)

Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr. Nachstehende Tarifhefte, welche laut Bekanntmachung vom 12. September am 31. Oktober ausser Kraft treten sollten, bleiben noch bis 31. Dezember d. J. in Geltung:

Theil I vom 1. August 1886,
Theil II Hefte Nr. 1, 2 und 3 vom 1. August bezw. 1. September 1886,
Theil III Hefte Nr. 1, 2, 3 und 4 vom 1. Oktober 1889 bezw. vom 1. September 1886 und 10. Oktober 1888.

Die mit Gültigkeit bis 31. Oktober eingeführten Frachtsätze für Spiritus und Sprit von Lieben Oe. N. W. B. nach Basel (4, 19 Frcs. bei 5 000 kg-Ladungen und 3, 40 Frcs. bei 10 000 kg-Ladungen) bleiben ebenfalls bis Ende Dezember 1891 in Kraft.

München, den 17. Oktober 1891. (2156)

Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a. M.-Erfurt. Am 1. November d. J. tritt der Nachtrag XI zum Staatsbahngütertarife Frankfurt a. M.-Erfurt in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen zu den besonderen Tarifvorschriften, der Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen und Haltestellen, ferner neue bezw. abgeänderte Entfernungen für die Stationen Steinbach-

Hallenberg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, Gemünden des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a. M. und Lichtenfels und Meiningen der Werrabahn, sowie Aenderungen und Ergänzungen der Stationstariftabellen und der Ausnahmetarife.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen, woselbst auch der Nachtrag zu haben ist.

Erfurt, den 20. Oktober 1891. (2157)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Elberfeld-Magdeburg. Mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. ab wird die zwischen Uelzen und Wieren gelegene Station Stederdorf des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen in den Staatsbahn-Güterverkehr Elberfeld-Magdeburg einbezogen. Der Frachtberechnung werden bis auf weiteres die um 4 km ermässigten Entfernungen der Station Wieren zu Grunde gelegt.

Elberfeld, den 23. Oktober 1891. (2158)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Der auf den Preussischen Staatsbahnen vom 1. September d. J. ab eingeführte Ausnahmetarif für Getreide und Mühlenfabrikate findet im Westdeutschen Verbande Anwendung für den Verkehr zwischen Stationen der Preussischen Staatsbahnen (Direktionsbezirke Altona und Hannover einschliesslich der Farge-Vegesacker und der Warstein-Lippstadter Eisenbahn), der Oldenburgischen Staatsbahnen, der Lübeck-Büchener, Eutin-Lübecker, Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, des Deutsch-Nordischen Lloyd und der Oberhessischen Eisenbahnen einerseits und Hessischen Ludwigsbahnstationen der Strecken Hanau-Frankfurt a. M.-Eschhofen (Limburg) und Niedernhausen-Wiesbaden sowie Stationen der Reichseisenbahnen andererseits, für letztere jedoch nur soweit sich der Verkehr über Trier bewegt; ferner für den Verkehr zwischen Stationen der Lübeck-Büchener, Eutin - Lübecker, Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, des Deutsch-Nordischen Lloyd einerseits und Stationen der Direktionsbezirke Hannover und Frankfurt a. M. (südlich Cassel bezw. Göttingen) andererseits.

Hannover, den 22. Oktober 1891. (2159)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 16. d. Mts. bringen wir hierdurch zur öffentlichen Kenntniss, dass der vom 1. November d. J. an gültige Nachtrag IV zum Hannover-Bayerischen Verbands-Gütertarif — Heft Nr. 2 — im Buchdruck erschienen und durch die Güter-Abfertigungsstellen der Verbandsstationen käuflich zum Preise von 0,20 *M.* fürs Stück zu beziehen ist.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs vom 1. Juni 1889, beziehungsweise der Nachträge I, II und III.
2. Ergänzung der Ausnahmetarife unter II F. c.

Hannover, den 22. Oktober 1891. (2160)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Galizisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Heft 4. Mit dem 1. November d. J. treten für den Verkehr mit den Stationen Lawoczne, Lubience und Skole der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen ermässigte Holzausnahmesätze in Kraft.

Die Höhe der betreffenden Sätze ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 24 Oktober 1891. (2161)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Main-Neckar-Bahn. Zwischen Heidelberg (M. N. B.) und Weinheim (M. N. B.) treten am 25. d. Mts. in beiden Richtungen ermässigte Frachtsätze in Kraft, worüber die Güter-Abfertigungsstellen nähere Auskunft ertheilen.

Darmstadt, den 23. Oktober 1891. (2162)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Niederschlesischer Steinkohlen-Verkehr. Vom 1. November d. J. ab werden die Frachtsätze für Niederschlesische Steinkohlen und Koks nach den Stationen Zleb und Bucic-Wrdy der Oesterr. Lokalbahn im Niederschlesischen Kohlentarif nach der Oesterr. Nordwestbahn usw. vom 1. Juni 1889 um 1,5 kr. für 100 kg ermässigt.

Berlin, den 21. Oktober 1891. (2163MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die im **Südwestdeutschen Verbande** bestehenden Ausnahmetarife für Eisenerze (einschliesslich Kiesabbrände und Schlacken zum Verhütten) und für Schwefelkies gelten vom 10. Dezember d. J. ab nur noch bei Frachtberechnung nach dem gestellten Ladegewicht. Bei Verwendung von Wagen mit grösserem Ladegewicht als 10 000 kg wird der Frachtberechnung nach den Ausnahmetarifen das Ladegewicht der gestellten Wagen zu Grunde gelegt, wenn nicht die Berechnung nach Spezialtarif III für das wirklich verladene Gewicht, mindestens aber für 10 000 kg, eine niedrigere Fracht ergibt.

Strassburg, den 21. Oktober 1891. (2164)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. wird der in den Preussisch-Sächsischen Güterverkehren bestehende allgemeine Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten und Mühlenfabrikaten bezw. Kleie in Ladungen von 10 000 kg auch auf den Verkehr zwischen Sächsischen Stationen einerseits und den an der Strecke Hanau-Frankfurt a/M.-Limburg und Niedernhausen-Wiesbaden gelegenen Verbandsstationen der Hessischen Ludwigsbahn andererseits ausgedehnt.

Nähere Auskunft über die Sätze geben die betheiligten Güterexpeditionen.

Dresden, den 17. Oktober 1891. (2165)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Thüringisch-Bayerischer Güterverkehr. Am 1. November 1891 treten für die Beförderung von Stockheimer Kohlen ermässigte Ausnahme - Frachtsätze von Stockheim nach Saalfeld und Unterwellenborn in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsstationen.

Erfurt, den 23. Oktober 1891. (2166)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Am 1. November d. J. kommt eine Neuauflage des Heftes 14 (Verkehr zwischen Elsass-Lothringen und Frankreich) des Theils II a des Deutsch-Französischen Gütertarifs zur Einführung.

Das Heft kann von unserer Drucksachen-Kontrole zum Preise von 2,50 *M.* bezogen werden, den Inhabern des Heftes 14 vom 1. Januar 1890 wird die Neuauflage unentgeltlich geliefert.

Weitere Auskunft ertheilt das Verbands-Abrechnungsbüreau in Strassburg i/Els.

Strassburg, den 21. Oktober 1891. (2167)
Kaiserliche Generaldirektion,
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. November d. J. tritt für den oben genannten Verband ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft.

Derselbe enthält direkte Sätze für Stationen der Direktionsbezirke Hannover, Frankfurt a/M. und Magdeburg, sowie der Oldenburgischen Staatsbahn, der Braunschweigischen Landesbahn und der Halberstadt - Blankenburger Eisenbahn im Verkehr mit Stationen der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franzbahn, der Mecklenburgischen Südbahn, des Deutsch - Nordischen Lloyd, der Paulinenaue-Neuruppiner, Prignitzer, Wittenberge-Perleberger, Lübeck-Büchener und Eutin-Lübecker Eisenbahn.

Der Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Niederdeutschen Verbande vom 1. Juni 1889 nebst Nachtrag wird hierdurch aufgehoben, mit Ausnahme jedoch der in denselben enthaltenen Frachtsätze für die Stationen der vormaligen Westholsteinischen Bahn und der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn im Verkehr mit Stationen des Direktionsbezirks Magdeburg, welche bis auf weiteres noch in Geltung bleiben.

Der neue Tarif enthält im allgemeinen Ermässigungen der bisherigen Sätze.

Die direkten Frachtsätze für Stationen der Kiel-Flensburger Eisenbahn im Verkehr mit den Stationen der vormaligen Unterelbeschen Bahn, sowie für die Stationen Dölitz, Schrödershof und Schwetzin der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz Eisenbahn gelangen am 1. November d. J. ohne Ersatz zur Aufhebung, womit jedoch eine Erhöhung der bisherigen Frachten nicht verbunden ist.

Der neue Tarif ist auf den Verbandsstationen käuflich zu haben.

Hannover, den 24. Oktober 1891. (2168)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

In dem Staatsbahn - Gütertarif Köln (linksrheinisch) - Erfurt und anschliessende Privatbahnen treten im Verkehr mit den Stationen Lichtenfels und Meiningen mit sofortiger Gültigkeit einzelne ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Gleichzeitig tritt im Verkehr mit der Station Lichtenfels der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft einerseits und verschiedenen Stationen des diesseitigen Bezirks andererseits ein Ausnahmetarif für Eisenerz usw. in Kraft.

Das Nähere ist bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren.

Köln, den 28. Oktober 1891. (2169)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband, Theil II — Heft 3. Am 1. Dezember d. J. gelangt der Nachtrag XIII zum Tarif vom 15. April 1885 mit folgendem Inhalte zur Ausgabe: Aenderung der Frachtberechnung für Wien Lagerhaus und der Bestimmungen über die Güterabfertigung im Verkehr mit Wien K. F. N. B. (D. U. Bhf.), sowie ermässigte Frachtsätze für Getreide, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate, Kleie, Flachs, Heede und

Werg. Der Nachtrag kann bei den Endverwaltungen kostenfrei bezogen werden.
Breslau, den 24. Oktober 1891. (2170)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Oesterreich. Vom 1. November d. J. ab wird der im Ausnahmetarif vom 1. Oktober 1887 für Oberschlesische Steinkohlen etc. nach Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn, Südnorddeutschen Verbindungsbahn etc. auf Seite 11 enthaltene Schnitt-Frachtsatz nach den Stationen der Oesterreichischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft Wrdy-Bucic und Zleb von 49 auf 47,5 kr. für 100 kg ermässigt.
Breslau, den 26. Oktober 1891. (2171)
Königliche Eisenbahndirektion.

Direkter Verkehr mit Sosnowice, Station der Iwangorod-Dombrowaer Eisenbahn. Mit dem 1. November d. J. treten für die Beförderung von Getreide aller Art, Hülsenfrüchten, Mühlenfabrikaten und Kleie bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für diese Gewichtsmenge im Verkehr zwischen Station Sosnowice der Iwangorod-Dombrowaer Eisenbahn loco und transito und einer grösseren Anzahl Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona, Berlin, Erfurt, Magdeburg und der Sächsischen Staatseisenbahnen auf den Deutschen Strecken bis zur Landesgrenze ermässigte Frachtsätze in Geltung, welche bei den Güter-Abfertigungsstellen und dem Tarifbüreau der unterzeichneten Direktion und der übrigen betheiligten Verwaltungen zu erfahren sind.
Für die Strecke Landesgrenze-Sosnowice I. D. E. loco und transito werden die Frachtsätze des Lokaltarifs der Iwangorod-Dombrowaer Eisenbahn erhoben.
Breslau, den 24. Oktober 1891. (2172)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Magdeburg-Sächsischer Verbandsgüterverkehr. Am 1. November d. J. tritt der Nachtrag III zum Gütertarife in Kraft. Dieser Nachtrag, welcher bei den betheiligten Stationen käuflich zu erlangen ist, enthält im wesentlichen Bestimmungen über die Aufhebung der Tarifsätze für Spandau (Lehrter Bhf.), Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement, der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger und der Ausnahmetarife 2—4 (bestimmte Stückgüter, Wegebaumaterialien und Getreide), ferner Entfernungen bezw. Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Hedwigsburg, Lüchow, Wendessen und Wustrow des Direktionsbezirks Magdeburg, Königswartha, Neschwitz i. Sachs. und Schöna der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen, sowie einen neuen Ausnahmetarif für Giesserei-Roheisen im Verkehre mit Plagwitz-Lindenau (Sächs. Stb.) und einen solchen für Zuckerrüben.
Ausserdem wird — jedoch erst vom 15. Dezember d. J. ab — die Entfernung zwischen Schöppenstedt und Bautzen von 344 auf 345 km abgeändert.
Dresden, am 22. Oktober 1891. (2173)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Hanseatischer und Hanseatisch-Ostdeutscher Verband.
1. Am 1. November d. J. treten für den Verkehr von den Stationen Levenstorf, Schönau-Falkenhagen und Waren der Mecklenburgischen Staatsbahn sowie von den Stationen Langhagen, Vollrathsruhe, Grabowhöfe, Waren, Kargow, Klockow und Kratzeburg des Deutsch-Nordischen Lloyd nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen Ausnahmefrachtsätze für Pflastersteine und geschlagene Steine zum Strassenbau in Kraft.
2. An demselben Tage gelangen direkte Frachtsätze für den Verkehr zwischen der Station Kodersdorf des Direktionsbezirks Berlin und der Station Malchow der Mecklenburgischen Südbahn zur Einführung.
Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hierselbst, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.
Berlin, im Oktober 1891. (2174MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Thüringischer Verband. Gütertarif Heft 2. Vom 1. November d. J. ab werden
a) von und nach den dem Elbumschlagsverkehr dienenden Stationen Dresden-Elbkai (Alt- und Neustadt) ausser Gütern in Wagenladungen auch Stückgüter direkt abgefertigt,
b) nach der Verkehrsstelle Gautzsch Güter auch unfrankirt und von dort abgehende Güter auch frankirt und mit Nachnahmebelastung angenommen.
Erfurt, den 24. Oktober 1891. (2175)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Für Getreide- etc. Sendungen in Wagenladungen zu 610 Pud = 10 000 kg von der Halbstation Kaschino der Sysran-Wjasma Bahn nach Danzig und Neufahrwasser via Mlawa-Illowo wird die Fracht wie für die hintergelegene Station Paweletz nach den hierfür im Spezialtarif für Getreide etc. von Stationen der Rjask-Wjasma Bahn vom 27/15. September 1889 enthaltenen Sätzen berechnet. (2176J)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer-Eisenbahn.

Süddeutscher Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn) Gütertarif Theil V, Heft Nr. 1 vom 1. Oktober 1888. Im Verkehre mit Wertheim Bad. B. treten für Kohlensendungen nachstehende anderweitige Frachtsätze in Kraft:

nach	von				
	Nürschan	Dobrau	Kaznau	Lititz	Tremosna
	Frachtsätze für 100 kg in Mark				
Wertheim Bad. B.	1,10	1,12	1,15	1,10	1,10

München, den 17. Oktober 1891. (2177)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Lokalgüterverkehr für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Frankfurt a. M. Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. erscheint zu dem Tarif für den obenbezeichneten Verkehr der Nachtrag 1, enthaltend Tarif- und Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen, Entfernungen für mehrere neu eröffnete Stationen, sowie Aenderung und Ergänzung einzelner Ausnahmetarife.
Das Nähere ist auf den Stationen zu erfahren. (2178)
Frankfurt a. M., den 20. Oktober 1891.
Königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlprodukte und Kleie treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis Ende Dezember 1892 in Kraft:

Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz von	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Brody	316 ₰
Buczacz	363 „
Bukaczowce	315 „
Bursztyn	319 „
Chodorów	306 „
Czernowitz	377 „
Czortków	377 „
Halicz	323 „
Hatna	402 „
Husyatin	392 „
Kopyczynce	385 „
Kolomea	352 „
Podgorze Bonarka, „ Plaszów und Krakau	161 „
Lemberg Centralbhf.	284 „
„ pod zankiem	286 „
Monasterczyska	355 „
Podwoloczyska	351 „
Premysl	250 „
Rawa Ruska	299 „
Sniatyn	364 „
Sokal	324 „
Stanislau	333 „
Tarnopol	333 „
Zablotów	359 „
Zuczka	376 „

Im Verkehr mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich obige Frachtsätze um 5 ₰ pro 100 kg. Im Verkehr mit Dresden-Elbkai erhöhen sich obige Frachtsätze für Getreide, Hülsenfrüchte und Mahlprodukte um 36 ₰, für Kleie um 29 ₰ pro 100 kg.
Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 10 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.
Wien, am 23. Oktober 1891. (2179)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ungarisch-Südwestrussischer Grenzverkehr. Die in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 54 vom 12. Juli 1890 Seite 550 publizirten Kartirungssätze für „Rollgerste“-Transporte in ganzen Wagenladungen ab Budapest nach Brody trs. und Podwoloczyska transit treten mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1891 ausser Kraft.
Wien, den 22. Oktober 1891. (2180)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags - Verkehr. Für Getreide etc. (Ausnahmetarif Nr. 1 im Kartirungswege) treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis Ende Dezember 1892 in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen	
von Strassnitz	185	₰
Sudomeritz-Petrau	185	„
Wolframitz . . .	156	„
Wessely a. d. March	185	„
Nach Schönpriesen-Umschlag		
von Marchegg K. F. N. B. u. St. E. G. . . .	164	₰
Strassnitz	180	„
Sudomeritz-Petrau	180	„
Wolframitz . . .	151	„
Wessely a. d. March	180	„
Nach Dresden-Elbkai		
von Strassnitz	a) 221	₰
	b) 214	„
Sudomeritz-Petrau	a) 221	„
	b) 214	„
Wolframitz . . .	a) 192	„
	b) 185	„
Wessely a. d. March	a) 221	„
	b) 214	„

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 10 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 21. Oktober 1891. (2181)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

3. Verdingungen.

Die Vergebung von 4 Stück vergitterten Schlagbaumwegeschranken für die Bahnstrecke Lissa-Posen soll erfolgen. Bietungslustige werden aufgefordert, ihre Angebote mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 9. November d. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei und versiegelt an uns einzureichen. Die Eröffnung der Angebote wird in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Bieter zu genanntem Zeitpunkt im Zimmer Nr. 16 unseres hiesigen Verwaltungsgebäudes erfolgen. Verdingungsunterlagen können von unserem technischen Büreau gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in Baar oder Zehnpfennigmarken bezogen werden. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Lissa, den 15. Oktober 1891. (2182)

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

Holländische Eisenbahngesellschaft. Verdingung der Lieferung von 25 Stück Plateauwagen auf Drehgestellen. Die Angebote sind bis zum 8. November 1891 einzusenden an die obengenannte Verwaltung zu Amsterdam.

Die Lieferungsbedingungen und generelle Zeichnung können gegen Einsendung von 5 ℳ frankirt entnommen werden.

Der Spezialdirektor. (2183)

Verdingung der Lieferung und Aufstellung einer Wagen-Drehscheibe für Bahnhof Erfurt am 10. November d. J. Vormittags 11½ Uhr im unterzeichneten Büreau.

Der Verdingung liegen die in den Regierungs-Amtsblättern bekannt gegebenen Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 zu Grunde.

Bedingungen nebst Zeichnungen können während der Dienststunden im unterzeichneten Büreau eingesehen, auch von da gegen postfreie Einsendung von 2,90 ℳ in Baar (nicht in Briefmarken) portopflichtig bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und mit der im Angebotsbogen bezeichneten Aufschrift bis zu oben angegebenem Termin portofrei einzureichen.

Erfurt, den 21. Oktober 1891. (2184)

Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

GRÖSSTE U. ÄELTESTE
Anihilatoren-Fabrik.
Handfeuerspritzen (Original Bauer)
Bisheriger Absatz 60,000.
SIEGFRIED BAUER, BONN.

Taschen-Plombirzangen von Gussstahl für Bremsenverschlüsse,
das Beste, was für diesen Zweck existirt, empfiehlt die
Gandenberger'sche Maschinenfabrik Georg Goebel in Darmstadt.
Specialität: Fahrkartenmaschinen und Apparate.

Wellbleche in allen Profilen u. Stärken
DÄCHER, HALLEN
vollständige
eiserne Bauwerke
aller Art
Wilh. Tillmanns
Remscheid
Wellblech-Walzwerk, Verzinkerei u. Brückenbauanstalt.
WILH. TILLMANNS REMSCHEID.

GRUSONWERK
Magdeburg-Buckau

empfiehlt von seinen Fabrikations-Specialitäten für **Haupt- und Neben-Eisenbahnen, Strassenbahnen, Gruben-** und **Fabrikbahnen:**

Hartguss-Herz- u. Kreuzungsstücke. **Hartguss-Herzstücke** mit ununterbrochener Schiene des Hauptgeleises (patentirt).

Hartgussweichen und Weichen mit Stahlzungen in jeglicher Construction für die verschiedensten und neuesten Strassenbahn-Schienensysteme nach vorhandenen zahlreichen Modellen. — Hartgussräder nach fast 700 Modellen, fertige Achsen mit Rädern u. Lagern. — Hartguss-Bremsklötze, Signalglocken, Perronglocken usw.

Ferner: Krahne jeder Art mit Hand-, Dampf- und hydraul. Betrieb, vollständige hydraulische Krahnanlagen, hydraulische Spills, selbstthätige Kipp-Vorrichtungen (System Rohde & Schmitz) usw.

Ausführliche Kataloge unentgeltlich und postfrei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 85.

Zeitung des Vereins

1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 31. Oktober 1891.

Inhalt:

Von Altona nach San Francisco.
Vereins-Mittheilungen:
- Neue Vereinsbahnstrecken.
- Rundschreiben.

Aus Oesterreich-Ungarn:
- Erwerbung der Galizischen Carl Ludwigb. durch den Oesterr. Staat.
- Betriebseröffnungen.
- Verkauf v. Fahrkarten durch Gewerbtreibende an Sonntagen.
- Erklärungen d. Ungar. Handelsministers im Kommunikationsausschuss des Abgeordnetenhauses.
- Ergebnisse des Zonentarifs in Ungarn.
- Betheiligung an der Kapitalsbeschaffung des Baues von Privatbahnen.
- Anzeige der Bahnunfälle und Verkehrsstörungen an die Gerichts- u. Verwaltungsbehörden.
- Elbeverkehr im Monat Sept. d. J.
- Entwickelung des Steiermärk. Lokalbahnwesens.
- Herstellung künstlicher Wasserstrassen in Oesterreich.
- Die Wiener Stadtbahn.
- Börsenbericht.

Aus Russland:
- Instruktion, betr. die Erhaltung und den Gebrauch des rollenden Inventars.
- Internat Eisenb.-Frachtverkehr.
- Verordnung, betr. das Ein- und Ausladen v. Transportgegenständen.
- Frachtfreie Beförderung von zur Linderung der Noth gespendeten Gegenständen.
- Zum Bau der Sibir. Eisenbahn.
- Verkehrsergebnisse f. d. Monat Juli d. J.

Aus Italien:
- Eröffnungen. Betrieb. Bauten und Entwürfe. Seil-, Tram- u. elektr. Bahnen.

Die Eisenbahnen Grossbritanniens in 1890.

Verschiedenes:
- Das elektrische Licht in der Polarnacht.

Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnung von Stationen.
2. Güterverkehr.
3. Verdingungen.

Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Von Altona nach San Francisco.

Eine sechswöchentliche Urlaubsreise.

Von Julius Pieck.

„Ja, wäre nur ein Zaubermantel mein,
Und trüg' er mich in fremde Länder —"

Wäre Faust thatsächlich „up to date", d. h. bis auf diesen Tag am Leben, so sähe er seinen Wunsch nahezu erfüllt, denn Blitzzüge und Schnelldampfer tragen den Menschen heut mit einer Schnelligkeit über Land und Meer, die unsern Voreltern, und zwar nicht nur zu Faust's Zeiten, sondern noch vor wenigen Jahrzehnten zauber- und märchenhaft erschienen wäre. Die Entfernungen sind zeitlich auf ein Mindestmaass zusammengerückt, Jules Verne's „Reise um die Welt in 80 Tagen" ist vermöge der neueren und neusten Verkehrsmittel und -Verbindungen längst überholt[1]), und ein Ausflug nach Nordafrika oder den Vereinigten Staaten ist heutzutage weniger umständlich und zeitraubend, als seiner Zeit Goethe's Reise nach Italien. Es mag sein, dass der Tourist früher die Welt mit grösserer Gründlichkeit besehen hat und überhaupt mit mehr innerem Behagen gereist ist als heut, wo wir hunderte von Meilen ohne Aufenthalt in fliegender Hast zurücklegen, um nur an ein bestimmtes Ziel zu gelangen; aber wie verschwindend klein war bis gegen die Mitte dieses Jahrhunderts die Minderheit, der bei dem damals noch erforderlichen Aufwand von Zeit und Geld es überhaupt vergönnt war, ferne Länder zu sehen, während heut die Möglichkeit des Reisens mehr und mehr Gemeingut wird, und vor die Frage gestellt, die Sehenswürdigkeiten der weiten Welt gar nicht oder nur auf flüchtigem Besuch kennen zu lernen, werden unzweifelhaft viele sich für letzteres entscheiden. Als ich daher im vorigen Frühjahr den lang ersehnten Urlaub zu einer Reise nach Amerika glücklich erlangt hatte, stand es alsbald bei mir fest, dass ich denselben, obgleich mir für „drüben" nur vier Wochen zur Verfügung standen, örtlich so weit ausnutzen würde, als nur irgend ausführbar. Freunde und Bekannte, denen ich von der Absicht sprach, in dieser Zeit, wenn thunlich, bis nach San Francisco zu gehen, erklärten dies zwar für thöricht oder gar unmöglich, falls ich nicht ohne Aufenthalt beständig auf der Eisenbahn dahin jagen und somit Städte und Länder nur vom Kupeefenster aus betrachten wollte. Ich habe mich jedoch durch diesen Einspruch nicht beirren lassen, sondern meine Absicht ausgeführt und in 4 Wochen nicht blos den Nordamerikanischen Kontinent vom Atlantischen bis zum Stillen Ozean durchquert, sondern an den bemerkenswerthen

[1]) Unter Benutzung der Kanadischen Pacificbahn — jetzt die kürzeste Amerikanische Ueberlandroute — und der von letzterer auf dem Stillen Ozean eingerichteten Schnelldampferlinie kann derjenige, der es aushält, die Erde jetzt in weniger als 50 Tagen umreisen. Bei dem ersten in dieser Hinsicht gemachten Versuch gelang es, die Englische Post, welche mit der „Empress of Japan" am 19. August d. J. Yokohama verlassen hatte, bereits am 29. August in Vancouver, am 2. September in Newyork und am 8. September in Liverpool anzubringen, kurz in zwanzig Tagen um den halben Globus herum zu befördern, während der übrige Theil der Rundtour über Brindisi, Port Said, Aden, Colombo, Singapore und Hongkong, bei pünktlicher Innehaltung der vorgeschriebenen Fahrzeiten und Anschlüsse in nicht ganz 30 Tagen sich zurücklegen lässt.

Punkten auf meinem Wege mich hinreichend lange aufgehalten, um alles, was dort sehenswürdig war, zu schauen, und wenn ich in Nachfolgendem über das, was ich gesehen, einen kurzen Bericht erstatte, so geschieht dies nicht, weil ich unbekannte Gegenden durchforscht oder Aussergewöhnliches erlebt habe, sondern weil ich, auf Grund eigener Erfahrung Zeugniss davon ablegen möchte, welche ungeheuren Entfernungen jemand, der mit der nöthigen Reisenatur und namentlich der erforderlichen Eisenbahnkonstitution versehen ist, in verhältnissmässig kurzer Zeit zurücklegen, und was er selbst auf solch' einer Blitzfahrt sehen sowie an neuen Anschauungen und Anregungen sammeln kann, wenn er dieselbe wohl vorbereitet antritt, mit möglichst ökonomischer Ausnutzung von Zeit und Kraft reist und namentlich von all jenen Einrichtungen Gebrauch macht, die das moderne Verkehrswesen dem Reisenden in so reichlichem Maasse zur Verfügung stellt. Einen verhältnissmässig grossen Platz habe ich hierbei der Schilderung meiner Seefahrt eingeräumt; indess ist das Leben und Treiben an Bord der neuen grossen Personendampfer so eigenartig, reizvoll und anziehend, dass es namentlich den Binnenländer vielleicht interessirt, Näheres darüber zu hören, worauf dieser Reiz beruht, wie es möglich ist, dass man eine Reihe von Tagen, ohne je Langeweile zu empfinden, zwischen Himmel und Wasser verleben kann, woran es liegt, dass das Behagen, die wohlige Stimmung des Reisenden bei nur einigermaassen günstigem Wetter und ein wenig Seefestigkeit stetig zunimmt, und wie es kommt, dass man bei der Ankunft im Hafen fast bedauert, schon am Ziele der Fahrt zu sein.

1. Acht Tage auf der „Normannia".

Nachdem uns die Verbindungsbahn von Altona nach Hamburg, und der übliche Sonderzug auf der früher Unterelbeschen Bahn von dort nach Cuxhaven gebracht hatte, verliessen wir am 22. Mai, kurz nach 12 Uhr Mittags den Hafen auf der „Normannia", einem prächtigen Schnelldampfer der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Gesellschaft, der gleich mir die erste Reise über den Ozean antrat. In England erbaut, ist das Fahrzeug bei einer Länge von 500 Fuss, einer Breite von 57,5 und einer Tiefe von 40 Fuss zur Zeit neben dem „Fürst Bismarck" das grösste Schiff der Deutschen Handelsmarine, und da dasselbe vermöge seiner Maschinenstärke von 16 300 Pferdekräften bei der Probefahrt es zu der, von Deutschen Schiffen bisher noch nicht erreichten Schnelligkeit von mehr als 21 Knoten oder Seemeilen (zu je 1 885 m) = 40 km oder 5,5 Deutsche Meilen gebracht hat, so darf es hoffen, auch in dieser Hinsicht selbst neben den berühmtesten Englischen Personendampfern, wie dem „Teutonic" und der „City of Paris" in Ehren zu bestehen. Dazu kommt, dass vermöge des Doppelschrauben- und -Maschinensystems sowie durch die zahlreichen wasserdichten Quer- und Längswände für die Sicherheit des Schiffes alle Vorkehrungen getroffen sind, welche der Erfindungsgeist und die heutige Technik irgend an die Hand geben, und so begleitet denn die frohste Zuversicht unsere Jungfernreise oder, wie es in der mit Vorliebe in Englischen Ausdrücken sich bewegenden Seemannssprache heisst, unsere „maiden trip" über den „Atlantic".

Nachdem die Reisenden sich in ihren Kabinen häuslich eingerichtet haben, die, in der ersten Kajüte wenigstens, durchweg mit Sophas und Teppichen, mit Kleiderschrank, bequemen Toiletteeinrichtungen und elektrischem Licht, kurz mit dem gleichen Komfort ausgestattet sind, wie die Zimmer eines guten Hotels, werden die ersten Stunden auf die vielen Sehenswürdigkeiten verwandt, welche das Schiff bietet, und die namentlich für den Neuling auf einem derartigen Ozeandampfer im höchsten Grade interessant sind. Zunächst bewundern wir den grossen auf dem Oberdeck belegenen Speisesaal, der 40 Fuss breit und über 70 Fuss lang, mit seinen Möbeln und Säulenbezügen in blaugrünem Sammet, den dazu passenden Vorhängen und Teppichen, seinem schön getäfelten Plafond, seinen künstlerisch ausgeführten Wandgemälden, vor allem aber mit seiner in der Mitte der Decke angebrachten, mit Skulpturen, Glasbildern und anderen Malereien reich geschmückten Oberlichtkuppel einen überraschend prächtigen Eindruck macht. Wahre Schmuckkästchen an Eleganz und Zierlichkeit sind der Damen- und der Musiksalon und in hohem Grade anmuthend und behaglich das wie letztere auf dem Promenadendeck belegene Rauchzimmer, das mit seiner dunkelen Holztäfelung, in welche an den Wänden hübsche Kachelbilder vorwiegend scherzhaften Inhalts eingelassen sind, seinen Spieltischen und seinen bequemen Ledersophas und -Stühlen uns zu möglichst langem und häufigem Verweilen einladen zu wollen scheint.

Dann kommen die gewaltigen Maschinen an die Reihe bei deren Besichtigung wir von dem uns führenden Ingenieur erfahren, dass im ganzen 9 Hauptkessel, in 3 Gruppen von je 3 vorhanden sind, jede Gruppe nebst dazu gehörigem Kohlenlager in einer besonderen wasserdichten Abtheilung untergebracht, jeder Kessel mehr als 17 Fuss in der Länge messend, alle zusammen einen Kohlenvorrath verbrauchend, zu dessen Beförderung mehrere lange Eisenbahnzüge erforderlich sein würden, und dieser ganze Apparat von einem Personal von 155 Mann, worunter ein Obermaschinist, 2 Elektriker, 6 Schmierer, 9 Oberheizer, 54 Heizer und 54 Trimmer, bedient. Wir werfen noch einen Blick in die 3 riesigen Küchen, die Schlächterei, die Bäckerei und die Barbierstube und machen schliesslich dem freundlichen, alle Zeit dienst- und auskunftsbereiten Zahlmeister einen Besuch, um uns von ihm erzählen zu lassen, dass, neben einer kleinen Compagnie von Köchen, Schlächtern und Bäckern 70 Stewards zur Besatzung gehören, im ganzen aber mit den Offizieren ein Personal von 255 Mann sich an Bord befindet.

Die Mittagstafel in der ersten Kajüte, an der die Fahrgäste sich an kleinen Tischen zu 8—10 Plätzen niederlassen, zeigt zunächst noch grosse Lücken, da ein grosser Theil der zur Mitfahrt angemeldeten Reisenden erst in England an Bord kommt; dagegen sind die Zwischendeckspassagiere mit 830 Köpfen schon vollzählig beisammen. Sie bestehen aus Deutschen Landleuten und Mennoniten sowie jüdischen Auswanderern oder Flüchtlingen aus Russland mit zahlreichen Frauen und Kindern. Die verschiedenen Elemente vertragen sich anscheinend recht gut mit einander; den wenigsten unter ihnen scheint der Abschied von der alten Welt nahe zu gehen, hier und da allerdings hält sich einer der Auswanderer abseits und schaut resignirt vor sich hin oder wirft so wehmuthsvolle Blicke in die Richtung der bereits vor Stunden am Horizont verschwundenen Küste, dass man sich unwillkürlich fragt:

„Wie wirds erst in den fernen Wäldern
Euch nach der Heimathberge Grün,
Nach Deutschlands gelben Weizenfeldern,
Nach seinen Rebenhügeln ziehn."

Die grosse Mehrzahl jedoch ist munter und guter Dinge, und als wir nach Tisch uns auf dem Promenadendeck ergehen, um den prächtigen Abend im Freien zu geniessen, kommen wir gerade dazu, wie in der Etage unter uns einer der Russischen Auswanderer, ein Greis im Kaftan, mit schönem, ausdrucksvollem Patriarchenkopf die Geige spielt, während Alt und Jung um ihn herum sich fröhlich im Tanze tummelt.

Am nächsten Morgen, der bei schönstem Sonnenschein und tiefblauem, wolkenlosem Himmel die See in ihrer ganzen Pracht vor uns erscheinen lässt, nähern wir uns der Englischen Küste. Dampfer und Segler aller Art und Grösse begegnen uns, die Kreidefelsen von Dover steigen vor uns auf, hoch oben weht die Landesflagge, doch bald entschwindet sie unseren Blicken, denn die „Normannia" dampft unaufhaltsam weiter in der Richtung auf die Insel Wight, an deren lieblichem Ufer wir bald darauf so dicht vorüber fahren, dass wir die einzelnen Ortschaften wie Ryde und das gegenüber belegene Portsmouth, die Thürme von Osborne und gleich darauf Cowes genau erkennen können. Gegen 1 Uhr gehen wir auf der Rhede von Southampton vor Anker; ein mit Passsagieren und Reisegepäck voll beladenes Tenderboot legt sich uns an die Seite und, von der Schiffskapelle mit einem flotten Marsch begrüsst, gehen 50—60 Reisende auf die „Normannia" über. Mit ihnen kommen

die letzten Europäischen Postsendungen und ein Stoss Englischer Zeitungen an Bord, die schnellen Absatz finden. Das Umladegeschäft wird mit grosser Geschwindigkeit erledigt und ist in etwa einer Stunde beendet; die Brücke wird weggezogen, der Tender dampft zurück, wir aber steuern weiter, nunmehr endgültig auf eine Reihe von Tagen von aller Verbindung mit der alten Welt und allem, was wir daheim zurückgelassen haben, abgeschnitten; ein Bewusstsein, das sich mehr oder weniger schwer und bedrückend einem jeden, der zum erstenmal über den Ozean fährt, auf die Seele legt. Die trübselige Stimmung hielt auch den folgenden Tag noch an, zumal sich, infolge der bedenklichen Längs- und Seitensprünge, die das Schiff zu machen begann, auch noch körperliches Unbehagen einstellte.

Als ich am 25. Mai — es war der Pfingstsonntag, gegen 7 Uhr früh beim prächtigsten Sonnenschein unter den Klängen eines Chorals erwachte, den die Kapelle dicht unter meinem Fenster aufführte, wollte ich flink und munter wie immer vom Lager aufspringen, aber es kam anders. Der Boden schwankte mir derart unter den Füssen, dass ich mich sofort wieder hinlegen musste; bei einem zweiten und dritten Versuch ging es ebenso, und so dauerte es über 2 Stunden, ehe ich, immer nur ruckweise und mit grösseren oder kleineren Unterbrechungen, meine Toilette beendet hatte und mich ins Freie begeben konnte, um, kraft der Rücksichten, die jedem, der seekrank ist oder auch nur zu werden droht, in freundlichster Weise zu theil wird, das Frühstück auf Deck einzunehmen. Auf einem der bequemen Dampferstühle, die für eine grössere Seereise ganz unentbehrlich sind, lang hingestreckt, fühlte ich mich in der köstlichen Luft bald neu gekräftigt, und auch der Humor stellte sich wieder ein, als ein Diener und eine Amme, die eine der mitreisenden Familien aus Berlin mitgebracht hatte, sich dicht vor mir niederliessen, um sich ihr Leid zu klagen und, mitten auf dem Atlantischen Ozean, ihr wehmüthiges Bedauern darüber auszusprechen, dass sie an dem schönen Pfingsttage das Frühkonzert in der Hasenhaide nicht mitmachen könnten.

Am Nachmittag war jede Schwächeanwandlung überwunden, und mit dem besten Appetit begab ich mich zum Diner, woselbst meine Tischnachbarin, eine ältere, feingebildete Amerikanerin, die meine Englischen Sprechübungen mit grösster Freundlichkeit und Nachsicht über sich ergehen lässt, mir ihre Freude darüber ausspricht, mich wieder auferstanden zu sehen. Mein anderer Nachbar ist der Kapitän, Herr Habich, der Kommodore der Packetfahrtflotte, ein prächtiger Herr, der bei all seinem Seebärenthum ein äusserst liebenswürdiger Gesellschafter ist und namentlich voll der unterhaltendsten Schnurren und Anekdoten steckt. Derselbe hat bereits 140 Mal die Rundreise nach Amerika gemacht, ohne dass ihm bisher auch nur der geringste Unfall zugestossen wäre, und legt jetzt die 281. Tour über den Ozean zurück. Bis wir über die Scillyinseln hinaus waren, bekamen die Reisenden ihn nicht zu sehen, und auch jetzt noch bleibt er, wenn das Wetter sich etwas neblig anlässt, so lange, bis es sich völlig wieder aufklärt, nöthigenfalls Tag und Nacht hintereinander auf der Kommandobrücke.

An interessanten Passagieren führt das Schiff zunächst den Amerikaner Fairfield Carpenter mit sich, den Erfinder der bekannten, nach ihm benannten Eisenbahnbremse, der, nachdem er einige Millionen mit seiner Erfindung in Deutschland verdient hat, mit seiner jungen hübschen Frau und zwei prächtigen Kindern, die in Berlin geboren sind und nur Deutsch sprechen, auf einige Jahre in die Heimath zurückkehrt. Es ist ein wohl unterrichteter, verhältnissmässig junger Mann von einigen dreissig Jahren, der recht bescheiden auftritt und im besten Deutsch sehr anregend zu plaudern versteht — wenn er nicht gerade, was allerdings meist der Fall, sich seekrank fühlt. Viel selbstbewusster erscheint ein gleichfalls in weiteren Kreisen bekannter Landsmann von ihm, Kapitän Zalinski, der Erfinder der Dynamitkanone, während ein im phantastischsten Kostüm und mit lang hinunterwallendem Haar herumlaufender, übrigens äusserst harmloser und gutmüthiger General der Heilsarmee, der von einer Mission aus Ostindien zurückkehrt, einen heiteren Gegensatz zu diesen Beiden bildet. Ein aus Holstein stammender Professor vom Polytechnikum in Helsingfors macht mit Frau und Sohn die Reise, um „drüben“ eine wirkliche Millionenerbschaft zu erheben. Zwei junge Damen, die eine aus Gotha, die andere aus Schwerin, gehen über den Ozean, um in Amerika mit Landsleuten, mit denen sie bereits seit längerer Zeit verlobt sind, sich zu verheirathen, die eine mit einem Arzt in Chicago, die andere mit einem Pastor in einer kleinen, noch einige hundert Meilen westlicher am Mississippi belegenen Stadt. Beide sind, in froher Erwartung des ihrer harrenden ehelichen Glücks beständig in bester, munterster Stimmung und nehmen sich auf das Liebenswürdigste einer dritten allein reisenden Dame an, einer Diakonissin von zarter, vornehmer Erscheinung aus altadliger Schlesischer Familie, welche nach Chicago geht, um dort in das Deutsche Hospital einzutreten, und die, namentlich in der ersten Zeit, furchtbar unter der Seekrankheit zu leiden hatte.

Nachdem man in den ersten Tagen die Mitreisenden vorsichtig und zurückhaltend sondirt oder von weitem beobachtet hat, tritt man sich allmählich näher und macht mehr oder weniger intime Bekanntschaft mit einander; es bilden sich Gruppen und Cliquen, es wird geplaudert, geklatscht, der Hof gemacht, es werden Gesellschaftsspiele arrangirt, während ein anderer Theil der Reisenden ebenso eifrig dem Domino, Schach, Skat, Poker oder noch edleren Spielen sich hingibt, kurz es entwickelt sich ein Treiben wie in einem Badeort oder etwa einer der grossen Schweizer Pensionen. Am meisten hat mich das ganze Leben an Bord an einen Aufenthalt erinnert, den ich vor mehreren Jahren zwei Wochen lang auf Rigi Kaltbad genommen, und wo die, ähnlich wie hier, international gemischte Gesellschaft an den vielen nebligen Tagen, die wir damals hatten, für die Bewegung im Freien auf die bekannte Terrasse vor dem Hotel, also einen Raum angewiesen war, der eher kleiner wie grösser ist, als unser riesiges Schiffsdeck. Auch dort war man während der Zeit, die man nicht, um die köstliche Luft einzuathmen, draussen verbrachte, vorzugsweise mit Essen und Trinken beschäftigt; nur war hierfür, wie überhaupt für das ganze leibliche Behagen, auch nicht annähernd in der Weise gesorgt, als dies an Bord der grossen Ozeandampfer der Fall ist. Verpflegung und Bedienung sind hier so ausgezeichnet, wie nur in irgend einem Europäischen oder Amerikanischen Hotel allerersten Ranges; die Stewards zeigen durchweg eine rühmenswerthe Aufmerksamkeit, Willigkeit und Schnelligkeit in der Bedienung, und die Speisen sind so vorzüglich zubereitet, so mannigfach in der Auswahl und zugleich so massenhaft, dass man bei dem regen Appetit, den die Seeluft und der beständige Aufenthalt im Freien entwickelt, unglaubliche Mengen von festem und flüssigem Stoff vertilgt.

Gegen 8 Uhr Morgens ertönt das Signal zum ersten Frühstück, zu welchem neben Kaffee, Thee und Kakao bereits eine Fülle von kalten und warmen Gerichten, wie Eier in jeder möglichen Zubereitung, Schinken, Beefsteaks, Fische, Butter und Käse, Marmeladen, Apfelsinen, kurz eine Speisekarte zur Verfügung steht, die auf dem festen Lande für ein kräftiges Mittagsmahl mehr als ausreichend wäre. Dann macht man seinen Morgenspaziergang, und da man auf dem Promenadendeck der „Normannia“ einen Weg von 350 Schritt zurückzulegen hat, ehe man bei seinem Ausgangspunkt wieder angelangt ist, so stellt die 5—6malige Rundtour, die der gewissenhafte Reisende allmorgendlich absolvirt, schon eine ganz hübsche körperliche Bewegung dar. Bei diesen Promenaden begrüsst man die Bekannten, erkundigt sich gegenseitig nach dem Wohlbefinden, verweilt bei dieser oder jener Gruppe und lässt sich endlich auf einer der zahlreich vorhandenen Bänke oder sonstigen Sitzgelegenheiten nieder, um der Schiffskapelle zuzuhören, die zwischen 10 und 11 Uhr auf Deck ihre flotten Weisen ertönen lässt, während für das Publikum Bouillon, belegte Brödchen und Apfelsinen herumgereicht werden. Auf diese Weise genügend vorbereitet und mit der nöthigen Unter-

lage versehen, begibt man sich um 12 Uhr zum Lunch, das aus 3 warmen Gängen und einer reichen Auswahl kalter Speisen, wie Hummern, Sardinen, Kaviar, Geflügel, Salaten, Käse und Südfrüchten besteht. Dann wird im Rauchzimmer oder auf Deck ein Tässchen Kaffee eingenommen und nachdem auch dies erledigt ist, sucht man sich ein ruhiges Plätzchen, um bequem hingelagert, vom Seewind umfächelt und von den Wogen umrauscht, allmählich in den wohlverdienten Nachmittagsschlaf hinüberzugleiten.

Nach 4 Uhr begibt man sich in seine Kabine, um ein wenig Toilette zu machen, und um 5 Uhr beginnt das Diner, welches durchgängig ein Menu aufweist, mit dem selbst das vornehmste Pariser Restaurant alle Ehre einlegen würde. Wenn die See nur einigermaassen ruhig ist, sind alle Tische voll besetzt; überall herrscht fröhliches Leben und muntere Unterhaltung, die Champagnerpfropfen knallen, die Musik weiss durch ihr aus Strauss'schen Walzern, bekannten Opern- und Operettenmelodien, sowie Deutschen, Englischen und Amerikanischen Nationalliedern reichhaltig zusammengesetztes Programm die Stimmung noch mehr zu erhöhen, und wenn beim Dunkelwerden plötzlich das elektrische Licht erstrahlt, ertönt jeden Tag von neuem ein lautes allgemeines Ah! der Bewunderung über den reizvollen Anblick, den der prächtige Raum und die animirte, vielköpfige und buntgemischte Gesellschaft gewährt, und der es einen völlig vergessen lässt, dass man sich nur auf schwankem Schiffsgrunde befindet. Meist wird erst gegen 7 Uhr die Tafel aufgehoben, und 1 bis 1½ Stunde später lässt man sich bereits wieder zum Thee nieder. In der Zwischenzeit versammelt sich regelmässig ein grösserer Kreis im Musiksalon, wo Sänger und Klaviervirtuosen beiderlei Geschlechts sich hören lassen, und nach 9 Uhr findet der grösste Theil der Herren sich nach und nach im Rauchsalon ein, um bei einem Glase Bier und einer Partie Skat den Tag zu beenden, nicht ohne jedoch vorher noch den Kaviar-, Lachs- und andern Brödchen tüchtig zuzusprechen, die gegen 10 Uhr, und zwar wiederum in ungemessenen Quantitäten dort auf den Tisch gesetzt werden. Um 11½ Uhr erlöscht auch im Rauchzimmer das elektrische Licht und, wer sich nicht schon früher zurückgezogen hat, sucht nunmehr sein Lager auf, um von dem schweren Tagewerk bis zum nächsten Morgen auszuruhen.

So verging uns bei fast immer schönem Wetter und ungetrübter Stimmung mehr als die Hälfte der Reise, das prächtige Schiff nahm seinen Weg so stolz und ruhig durch die Wogen, der Kapitän flösste durch sein ganzes Wesen und Auftreten uns ein solches Vertrauen ein, dass wir auch vor den „kritischen Tagen", die uns gegen den Schluss bevorstanden, und denen selbst alte Amerikafahrer mit einer gewissen Bangigkeit entgegensehen, keine Besorgniss empfanden. Wir nähern uns den berüchtigten Bänken von Neu-Fundland, an denen der kalte Polar- und der warme Golfstrom zusammentreffen, und infolge dessen fast das ganze Jahr hindurch ein so dichter Nebel herrscht, dass die Schifffahrt dort für die grossen Transportdampfer eine der schwierigsten und gefährlichsten auf dem ganzen Ozean ist. Im Winter toben heftige Stürme, im Frühjahr aber, namentlich von Mitte April bis Anfang Juni wird die Gefahr noch grösser durch die gewaltigen Eisblöcke und -Berge, die sich um diese Zeit im Eismeere und von der Grönländischen Küste loslösen und mit dem Polarstrom nach Süden getrieben werden, um in den warmen Gewässern des Golfstroms nach und nach sich aufzulösen. Auch uns sollte eine Begegnung mit diesen schwimmenden Klippen nicht erspart bleiben. Die Küste Neu-Fundlands selbst bekamen wir nicht zu sehen, da das Schiff in achtungsvoller, meilenweiter Entfernung davon blieb; dass wir aber in eine nördliche Region gerathen waren, merkten wir an der empfindlichen Kälte, die uns entgegenwehte, als wir am Morgen des sechsten Tages auf Deck kamen. Wir hatten ausnahmsweise klares Wetter, und nicht lange dauerte es, als plötzlich der Ruf ertönte: „an iceberg"! In Plaids und Decken gehüllt und mit Operngläsern bewaffnet, stürzte alles herbei und fasste auf Stühlen, Bänken, Ankerwinden und sonstigen erhöhten Plätzen Posto, um das eigenartige, für die meisten unter uns ganz neue Schauspiel zu geniessen. Grünlich weiss im Sonnenlichte schimmernd, zog das Ungethüm an uns vorüber; nicht lange dauerte es, so erscheinen 2 andere Kolosse, dicht neben einander schwimmend, einem sich an den Händen haltenden Riesen-Brüderpaar vergleichbar, am Horizont, um sich uns langsam zu nähern, und so ging es in theils kürzeren, theils längeren Zwischenräumen fort, bis wir gegen 20 Eisberge in den verschiedenartigsten Formationen, theils steil und senkrecht ins Meer abfallend, theils langsam sich abdachend, theils terrassenförmig aufgebaut oder auch mit Thälern, Hügeln und hohen Gipfeln versehen, hatten vorbeipassiren sehen, einzelne darunter, deren Höhe auf mehr als 200 Fuss geschätzt wurde.

Am Nachmittag kamen wir in dicken Nebel hinein, die Kälte wurde immer unangenehmer, und bereitwilliger als je folgten wir dem Signal zum Diner, um in dem heut doppelt behaglichen Speisesaal äusserlich und innerlich uns wieder zu erwärmen, während der Kapitän mit Rücksicht auf die, immerhin die grösste Vorsicht erfordernde Situation auf seiner Brücke blieb. Die Kapelle spielte, wie immer lustig ihr Programm herunter und liess gerade eine bekannte, von jedermann mitgesummte Melodie aus dem „armen Jonathan" hören, als einzelne der Tischgäste einen schwachen, von den meisten überhaupt nicht verspürten Choc zu fühlen glaubten und zugleich den Eindruck hatten, als ob die Maschine stoppte. Ich selbst hatte nichts gemerkt, als jedoch mein Nachbar aufstand, um an das Kajütenfenster zu treten und hinauszuschauen, folgte ich ihm und wurde nun von ihm auf einen Eisberg aufmerksam gemacht, der bereits in weiter Ferne sich befand und im Begriff schien, am Horizonte zu verschwinden. Wir setzten uns wieder, und keiner der Anwesenden legte dem Vorgange, der in wenig mehr als einer Minute sich abgespielt hatte, ein weiteres Gewicht bei. Niemand hielt es der Mühe werth, auch nur hinaufzugehen, um Näheres zu erfahren, und so wurde die Mahlzeit in bester sorglosester Stimmung, wie immer, fortgesetzt und beendet. Als wir jedoch nach Tisch auf Deck kamen, um unsere gewöhnliche Promenade zu machen, bot sich uns am anderen Ende des Schiffes ein Bild der Verwüstung und Zerstörung. Am Zwischendeck, und zwar an der Stelle, wo die Auswanderer sich gewöhnlich dicht gedrängt im Freien aufzuhalten pflegten, war ein tüchtiges Stück der massiven eisernen Schanzverkleidung hinweggerissen, die daneben belegene Krankenkajüte und zwei Kabinen waren eingedrückt, und einzelne grosse Klumpen Eis lagen mit Trümmern der Brüstung, zersplitterten Nägeln, Bolzen, Schrauben und anderen, wie dünnes Holz mitten durchgebrochenen Stücken dicksten Eisens untermischt, noch auf dem unteren Deck umher. Wir erfuhren nun, dass wir mit knapper Noth einer furchtbaren Gefahr entgangen, und dass, während wir uns bei Musik und heiterer Unterhaltung den Freuden der Tafel hingegeben hatten, Untergang und Tod dicht an uns vorbeigeschritten waren. Zwischen 5 und 6 Uhr, als der Nebel sich einen Augenblick lichtete, sahen der Kapitän und der mit ihm auf der Brücke befindliche wachthabende Offizier plötzlich einen riesigen, mit der Spitze weit über die hohen Schornsteine hinausragenden Eisberg so dicht vor dem Schiffe auftauchen, dass ein Zusammenstoss, der von den schlimmsten Folgen begleitet sein musste, fast unvermeidlich schien. Dank jedoch der Geistesgegenwart unseres braven Kommodore sowie der unvergleichlichen Präzision der Maschinen gelang es noch im letzten Augenblick, das gewaltige Fahrzeug so schnell und elegant um seine halbe Länge herumzuwerfen, dass es eben nur noch an einer Ecke von dem Eisberge gestreift wurde, im übrigen aber, ehe 2 Minuten vergangen waren, sich bereits wieder in Sicherheit befand.

Abgesehen von der im ganzen nicht erheblichen Havarie am Zwischendeck waren bei der Carambolage weitere Schäden nicht entstanden, und namentlich Menschen nicht verletzt worden, die Auswanderer befanden sich in dem verhängnissvollen

Augenblick fast sämmtlich in den inneren Räumen; einige Kinder zwar, die im Freien spielten, wurden unter dem Eise, das sich losgelöst hatte und auf das Verdeck gestürzt war, begraben, krochen jedoch gleich darauf höchst vergnügt und, ohne irgend welchen Schaden genommen zu haben, wieder darunter hervor.

Der Rest der Reise verlief ohne weitere Fährnisse. Die vorletzte Nacht an Bord war allerdings noch recht ungemüthlich; denn gegen 12 Uhr begann das Schiff in einer Weise zu rollen, dass ich im Bett von einer Seite zur anderen nicht mehr, was schon früher öfter geschehen war, gekugelt, sondern richtig geworfen wurde, und ein Einschlafen schon physisch einfach unmöglich war. Das Aufstehen am nächsten Morgen war ein Kunststück, und als ich endlich nach vieler Mühe und nachdem ich verschiedentlich höchst unsanfte Fühlung mit dem Bette über mir genommen hatte, aus meiner Lagerstatt heraus und auf die Beine gekommen war, musste ich meine 7 Sachen von den Strümpfen und Schuhen an bis zu Kamm und Bürste unter allen Möbeln zusammensuchen. Auf Deck sind die Triumphstühle an Wände und Masten angebunden, und nachdem ich auf einem derselben 2 Stunden fest gelegen oder vielmehr mich angeklammert habe, bedarf ich all meiner gymnastischen Gewandtheit, um zum Lunch an den Eingang zur Treppe und diese hinunter zum Speisesaal zu gelangen. Um die Tische sind grosse Holzumfassungen gespannt und innerhalb dieser wieder kleinere runde Rahmen angebracht, in welche das Geschirr hineingestellt wird, um nicht hinunter zu fallen, und es ist zu bewundern, mit welcher Geschicklichkeit bei den furchtbaren Schwankungen die Stewards ihres Amtes walten, und wie sie mit den vollen Schüsseln zu balanciren verstehen, ohne etwas zu verschütten.

Im Laufe des Nachmittags beruhigt sich die See, und zum Diner, dem letzten an Bord, ist jedermann in frohster Stimmung. An allen Tischen werden Extraflaschen geleert; ein Amerikaner bringt in gewandter Rede auf den Kapitän ein Hoch aus, in welches die ganze Gesellschaft aus vollstem Herzen einstimmt. Es wird für die Musik gesammelt, die zum letzten Male, nach einem besonders ausgewählten Programm konzertirt und zum Schluss hinter einander „Heil Dir im Siegerkranz“ und „The star spangled banner“ aufspielt, — beides mit Begeisterung aufgenommen und von den Tischgästen mitgesungen — kurz alles ist unter dem Eindruck des bevorstehenden Endes der Reise ungewöhnlich erregt. Nach Tisch cirkulirt im Rauchzimmer eine Dankesadresse an unseren wackeren Kommodore, und gegen 8½ Uhr Abends erscheint unter grosser Aufregung der Reisenden am Horizont das Lootsenboot, über dessen Nummer alsbald die heftigsten Wetten eingegangen werden. Eine viertel Stunde später kommt der Lootse in einem kleinen, für das unbewaffnete Auge zuerst kaum wahrnehmbaren Nachen an die „Normannia“ herangefahren und 10 Minuten vor 9 Uhr Abends, also nicht viel mehr als 6 Tage nach unserer Abfahrt von Southampton, ist er mit einem Packet der neuesten Amerikanischen Zeitungen an Bord.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die voraussichtlich am 1. Dezember d. J. zur Eröffnung gelangende 8,93 km lange Strecke Walburg-Wörth an der Sauer der Kaiserl. Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen sowie die im Betriebe der Kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehende Lokalbahn Pozsony-Szombathely (Pozsony-Ujváros-Porpács 124,889 km), welche im Monat Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden sollte, sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3723 vom 24. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 27. d. Mts.).

Nr. 3749 vom 27. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend das Verbot des Krebsfanges in einzelnen von der Französischen Ostbahn durchschnittenen Departements Frankreichs und Schluss der Jagd auf Rebhühner in Belgien (abgesandt am 28. d. Mts.).

Nr. 3753 vom 27. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 28. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Erwerbung der Galizischen Carl Ludwigbahn durch den Oesterreichischen Staat.

Die Regierung hat einen bezüglichen Gesetzentwurf im Abgeordnetenhause eingebracht.

Die Bestimmungen des zwischen der Regierung und der Verwaltung der Carl Ludwigbahn abgeschlossenen Uebereinkommens, welches bereits die Zustimmung der Generalversammlung der Carl Ludwigbahn erhalten hat, sind bekannt. Der Motivenbericht zu der Vorlage hebt hervor, dass eine konzessionsmässige Einlösung der Carl Ludwigbahn sowohl aus Billigkeits- als aus Opportunitätsgründen von seiten der Regierung nicht in Aussicht genommen werden konnte, da diesfalls zwischen den betheiligten Faktoren hinsichtlich der Ausübung des staatlichen Einlösungsrechtes sehr erhebliche Differenzen zu Tage getreten seien. So habe sich die gesellschaftliche Verwaltung in einer für interne Zwecke verfassten, jedoch von der Staatsverwaltung nicht anerkannten Aufstellung eine Einlösungsrente ausgerechnet, welche einem Erträgnisse von 11,5 fl. für die Aktien und von 1 fl. für die Genussscheine bei besonderer Vergütung eines Betrages von mehr als 10 Millionen Gulden für im Einlösungspreise nicht inbegriffene Vermögensbestandtheile entsprechen würde, während nach einer approximativen Schätzung der Staatsorgane unter Einrechnung der besonderen Vergütung und bei Berücksichtigung aller Billigkeitsumstände nur ein Zinsengenuss von höchstens 9,45 fl. = 4½ % nebst der planmässigen Tilgung des Aktienkapitals resultirt hätte. Um nicht durch die Austragung solcher Differenzen die Verstaatlichungsaktion zu verzögern, musste anstatt der konzessionsmässigen Einlösung der Bahn eine freie Vereinbarung mit der Gesellschaft über den Ankauf des Unternehmens ins Auge gefasst werden. Der Staat trete als Universalsuccessor in alle Rechte der Bahn ein, namentlich habe er die noch bestehenden gesellschaftlichen Prioritätsschulden zur Selbstzahlung zu übernehmen. Die Belastung der Bahn mit Prioritätsschulden werde sich nach der in nicht zu ferner Zeit zu gewärtigenden vollständigen Abwickelung der Prioritätenkonversion auf das im Jahre 1890 aufgenommene Prioritätsanlehen im Gesammtbetrage von 75 Millionen Gulden beschränken. Vorläufig befinden sich noch 13 Millionen Gulden nicht konvertirter 4½ % Obligationen der Gesellschaft im Umlaufe; es stehe jedoch ausser Zweifel, dass auch dieser Rest demnächst unter solchen Modalitäten zur Konversion gelangen wird, welche dem Staate, der in diese Konversion eintrete, den ihm im Uebereinkommen vorbehaltenen Konvertirungsgewinn von 1½ Millionen Gulden sichern. Die Aktienrente von 10 fl. entspreche sowohl den zu Gunsten der Aktionäre bestehenden Billigkeitsrücksichten als dem finanziellen Interesse des Staatsschatzes. Die Vortheile für den Staat werden nicht so sehr infolge der natürlichen Steigerung des Verkehres und des Ertrages der Bahn, als vielmehr der zu gewärtigenden sehr erheblichen Ersparnisse beim Betriebe und bei der Verwaltung eintreten, die ohne vollständige Vereinigung der Carl Ludwigbahn mit den anderen im Staatsbetriebe stehenden Staats- und Privatbahnen in Galizien und den Nachbarländern niemals zu erreichen waren. Wenn der Berechnung der Reinertrag des Jahres 1890 unter Zuziehung der Garantiezuschüsse zu Grunde gelegt werde, so ergebe sich nach Abzug sämmtlicher Lasten ein Restgewinn von 2 313 000 fl., welcher ohne finanziellen Nachtheil für den Staat den Aktionären als Jahresrente überlassen werden könnte. Nach dem gegenwärtigen Uebereinkommen betrage die Annuität in den ersten 8 Jahren 2 204 340 fl., nach dem 1. Januar 1900 2 419 775 fl. „Die Zahlung dieser letzteren höheren Rente aber,“ bemerkt der Bericht, „dürfte voraussichtlich ebensowenig eintreten, als die dem Staate vorbehaltene Amortisation des Aktienkapitales vor dem 1. Januar 1900 mit dem erhöhten Effektivbetrage von 220 fl. für das Stück. Der wesentliche Vortheil der vereinbarten Zahlungsbedingungen liege nämlich in der dem Staate vorbehaltenen Möglichkeit der späteren Konvertirung der vorläufig mit dem höheren Zinsfusse von 4,76 % ausgestatteten, abgestempelten Aktien in minder hoch verzinsliche Staatsschuldverschreibungen. Die materielle Tragweite dieses Vorbehaltes ergibt sich aus dem nachfolgenden konkreten Beispiele. Wenn nämlich angenommen wird, dass am 1. Januar 1900 4 % Staatsschuldverschrei-

bungen zu einem Kurse von etwa 95 % begeben werden können, was gewiss nicht unwahrscheinlich ist, so erfordert die Rückzahlung des gesammten Aktienkapitals von 46 291 140 fl. einen Nominalbetrag von 48 727 520 fl. in 4 % Staatsschuldverschreibungen mit einer Annuität von 2 240 594 fl. durch 52 Jahre, welche Annuität um rund 73 000 fl. geringer wäre, als die nach dem früheren Beispiele zur Verfügung stehende Annuität von 2 313 000 fl." Der finanzielle Effekt der gesammten Transaktion für den Staatsschatz liege demnach darin, dass der Staat unter voller Aufrechthaltung der ihm nach dem Uebereinkommen vom 30 Juli 1889 zustehenden Vortheile die Carl Ludwigbahn unter Bedingungen übernehme, welche der voraussichtlichen Ertragsfähigkeit des Bahnunternehmens entsprechen und ihm in nicht zu ferner Zukunft die Vortheile der zu erhoffenden Verkehrssteigerung, der zu erzielenden Ersparnisse an Verwaltungs- und Betriebskosten und vom 1. Januar 1900 an auch den weiteren Vortheil der sodann ermöglichten Konvertirung der abgestempelten Aktien in Aussicht stellen.

Betriebseröffnungen.

Königlich Ungarische Staatseisenbahnen. Im Laufe dieses Monats werden die folgenden beiden Strecken voraussichtlich dem Betriebe übergeben werden:

1. Die Pozsony-Szombathelyer Lokalbahn, im Eigenthum der Aktiengesellschaft „der jenseits der Donau gelegenen Lokalbahnen", aber der „Donaurechtsufrigen Betriebsleitung der Ungarischen Staatsbahnen in Budapest" unterstellt. Dieselbe erhält folgende Stationen bezw. Haltestellen, bei welchen wir in ( ) die Entfernungen von der Abzweigstation Porpácz (zwischen den Stationen Sárvár und Szombathely der Ungarischen Staatsbahnlinie Kis Zell - Szombathely gelegen) beigefügt haben: Szeleste (7,3 km), Hegyfalu (15,2 km), Vámoscalád, Halte- und Ladestelle (21,0 km), Répczelak (26,5 km), Dénesfa (31,3 km), Beled (34.3 km), Vadosfa (39,0 km), Tóth-Keresztúr (43.0 km), Szill-Németi, Halte- und Ladestelle (46,4 km), Szill-Sárkány, Halte- und Ladestelle (49,8 km), Csorna, Anschlussstation an die Györ (Raab)-Sopron (Oedenburg) - Ebenfurter Eisenbahn 55,1 km, Csatári major, Haltestelle (62,3 km), Beö-Sárkány (65,1 km), Moson-Szt. János (79 0 km), Moson-Szolnok (86.4 km), Hegyeshalom (93,4 km), Rajka (105.0 km), Oroszvár (111,6 km), Ligetfalu (121,1 km) und Pozsony-Ujváros (124,9 km), Anschlussstation der Ungarischen Staatsbahnlinie Kis Zell-Szombathely.

Die Stationen sind für den Gesammtverkehr, die Halte- und Ladestellen für den Personen-, Gepäck- und Frachtenverkehr in Wagenladungen, die Haltestelle aber nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet. Für den Transport von Eil- und Frachtgütern sind die Frachtsätze und Bestimmungen des Gütertarifs der Transdanubischen Lokaleisenbahnen, für den Personen-, Gepäck- und Hundeverkehr die für die Vizinalbahnen gültigen „Allgemeinen Bestimmungen" maassgebend.

2. Die der Betriebsleitung des linken Donauufers in Budapest unterstellte, 78,65 km lange Marchthalbahn (Ujfalu-Ungarisch-Mährische Landesgrenze gegen Szudomeritz-Petrau nebst der 6,57 km langen Flügelbahn Dévénytó - Stomfa) mit den Stationen bezw. Haltestellen und Entfernungen ab Ujfalu (Station der linksufrigen Donauthalbahn Marchegg-Budapest): Dévénytó (3.8 km), Zohor (12.2 km), Detrekö-Csütörtök, Haltestelle (18,0 km), Malaczka (24,7 km), Nagy Lévárd (33,2 km), Morva-Szt. János, Haltestelle (42.1 km), Morva-Szt. János, Wasserstation (44,5 km), Kuti (51,0 km), Egbell (58,4 km), Holics (69,5 km), Szakolcza (76,1 km), Ungarisch - Mährische Landesgrenze (78,6 km), Szudomeritz-Petrau (79,1 km), wo Anschluss an die Linie Szudomeritz-Wessely-Brünn der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft stattfindet, und die Endstation der Flügelbahn Stomfa (6,5 km von der Abzweigungsstation Dévénytó entfernt.

Die Stationen sind für den Gesammtverkehr, die Haltestellen aber nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet. Bezüglich des Personen- und Gepäckverkehrs gelangen die Bestimmungen des auf den Ungarischen Staatsbahnen gültigen Lokaltarifs zur Anwendung, während rücksichtlich des Güterverkehrs die Bestimmungen des zunächst zur Ausgabe kommenden Nachtrages II zu dem auf den verstaatlichten Ungarischen Linien der Oesterreichisch - Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft gültigen Lokal-Gütertarifs Anwendung finden.

Verkauf von Fahrkarten durch Gewerbetreibende an Sonntagen.

Anlässlich eines in Strafverhandlung gezogenen Falles des Verkaufes von Eisenbahn-Fahrkarten seitens eines Gewerbetreibenden in den Nachmittagsstunden des Sonntags hat das K. K. Handelsministerium der betreffenden Statthalterei eröffnet, dass die privaten Verkaufsstellen von Eisenbahn-Fahrkarten ausserhalb der Bahnhöfe als Hilfsorgane der Personenkassen der Bahnanstalt anzusehen und daher rücksichtlich des Fahrkartenverkaufes in gleicher Weise wie die Bahnunternehmungen selbst als von der Anwendung der über die Gestattung der gewerblichen Arbeit an Sonntagen erflossenen Verordnungen ausgenommen zu betrachten sind. Sofern jedoch ein Gewerbetreibender seitens einer Eisenbahnverwaltung mit dem Verkaufe von Eisenbahn-Fahrkarten betraut ist und dieser Verkauf in demselben Lokale wie der sonstige Gewerbe- oder Handelsbetrieb stattfindet, wird behufs Hintanhaltung von Umgehungen der Vorschriften hinsichtlich der gewerblichen Sonntagsruhe verordnet, dass diesen Gewerbetreibenden seitens der betreffenden Eisenbahnverwaltung nicht die Verpflichtung auferlegt werde, den Fahrkartenverkauf über die Grenze der für den Gewerbebetrieb an Sonntagen eingeräumten Zeit hinaus zu besorgen.

Erklärungen des Ungarischen Handelsministers im Kommunikationsausschuss des Abgeordnetenhauses.

Im Abgeordnetenhause wurde die staatliche Eisenbahnverwaltung mehrfach angegriffen. Der Minister erwiderte hierauf folgendes:

Der Jahresbericht der Ungarischen Staatsbahnen könne erst in einigen Tagen fertiggestellt werden. Er würde sich freuen, wenn der Bericht bereits vorläge, denn derselbe würde alle jene übelwollenden Gerüchte widerlegen, welchen der Minister seit einiger Zeit begegnet sei und die jeder Begründung entbehren. Der Motivenbericht zum Budget enthalte alles, was zur vollen Uebersicht des Betriebes der Staatsbahnen nothwendig sei. Die Ausgaben würden Post für Post festgestellt und der Minister weise keinen Betrag an, den er nicht budget- und schlussrechnungsmässig rechtfertigen könnte. Auch die kleineren Investitionssummen verrechne er detaillirt nicht blos in den Schlussrechnungen, sondern auch in seinem Jahresberichte. Eine Geheimthuerei finde seitens der Regierung nicht statt, und der Minister übe in dieser Hinsicht niemandem gegenüber Terrorismus aus. Was er verlange, sei nur die Aufrechterhaltung der Disziplin. Alle seine Bestrebungen seien darauf gerichtet, die Lage der Beamten nach Möglichkeit zu verbessern; aber so weit könne er nicht gehen, danach zu streben, dass die Beamten mit ihm zufrieden sein sollen. Vielmehr müsse er mit dem Beamtenkörper zufrieden sein und er habe in dieser Hinsicht auch keinen Grund zur Klage. Alle jene Momente im Geschäftskreise der Staatsbahnen, welche das Publikum angehen, werden in die Oeffentlichkeit gebracht. Andere Faktoren seien es, die sich bemühen, im Kreise der Beamten Unzufriedenheit zu erregen, doch hofft der Minister, dass dies im Interesse des Landes nicht gelingen werde. In Bezug auf die finanziellen Ergebnisse der Staatsbahnen theilt der Minister mit, dass die Ungarischen Staatsbahnen im verflossenen Jahre 10,4 % des in dieselben investirten Kapitals getragen haben, und dass die Ergebnisse des laufenden Jahres um 700 000 fl. höher sind als diejenigen des Vorjahres. Im vorigen Jahre haben die Ungarischen Staatsbahnen bis zum 18. Oktober 11,7 Millionen Gulden an die Staatskassen abgeliefert. Im laufenden Jahre wurde diese Summe bis zum 18. Oktober gleichfalls erreicht. Ebenso unbegründet sei die Anklage der Geheimthuerei hinsichtlich der Arbeiten beim Eisernen Thore. Die Unternehmung selbst habe gebeten, man möge im Interesse der Arbeiten nicht jedermann gestatten, hinzukommen. Fachleuten hingegen und jenen, welche genügende Garantien der Sicherheit bieten, werde die Besichtigung der Arbeiten stets gestattet. Der Minister habe die Abgeordneten zur Besichtigung der Arbeiten aufgefordert, und er werde sich freuen, wenn sie dieser Aufforderung nachkommen wollten; die Arbeiten seien im guten Gange, und dennoch werden auch sie getadelt. Kein einziges der über die Sprengungen cirkulirenden Gerüchte sei wahr. Das Interesse des Staates sei vielmehr bei den Regulirungsarbeiten vollkommen geschützt. Er müsse sich endlich entschieden dagegen verwahren, dass er sich in irgend welche Heimlichkeiten bei der Einlösung der Staatseisenbahn-Gesellschaft eingelassen habe. Was diese Verstaatlichungsaktion anlangt, so habe die Welt von derselben schon gewusst, kaum dass noch 3 Tage lang darüber verhandelt worden war.

Die Ergebnisse des Zonentarifs in Ungarn.

Im Finanzausschusse des Ungarischen Abgeordnetenhauses wurde das Budget des Handelsministeriums zu Ende berathen. Im Laufe der Debatte machte der Handelsminister die Mittheilung, dass er über die Ergebnisse und Wirkungen des Zonentarifs im Personenverkehre ein sehr eingehendes Operat habe ausarbeiten lassen, welches in mehreren fremden Sprachen gleichzeitig erscheinen werde, damit auch das Ausland, welches sich für diese Frage interessirt, von dieser Wirkung Kenntniss nehmen könne. Das finanzielle Mehrerträgniss des Zonentarifes im Personenverkehre belaufe sich in den beiden ersten Jahren des Bestandes, somit vom 1. August 1889 bis zum 1. August 1891, auf 5,5 Millionen Gulden. Dieses Plus

resultire aus einem Vergleiche mit der letzten Periode des Personenverkehrs vor der Einführung des Zonentarifes. (Wir machen auf den Artikel im Heft Nr. 42 der „Z. f. E. u. D." über „Die Resultate des Ungarischen Zonentarifes" von Direktor A. Schober besonders aufmerksam, da er zu den eifrigsten Mitarbeitern an diesem Tarife gehört.)

Betheiligung an der Kapitalsbeschaffung des Baues von Privatbahnen.

Unter diesem Titel sind im Oesterreichischen Staatsvoranschlage für das Jahr 1892 im ganzen 550 000 fl. eingestellt. Hiervon entfallen 180 000 fl. als letzte Einzahlungsrate auf die vom Staate zu übernehmenden Stammaktien der Eisenbahn Lemberg-Belzec, 220 000 fl. als letzte Rate der Betheiligung an der Kapitalsbeschaffung für die Bukowinaer Lokalbahnen und 150 000 fl. als erste Rate für die vom Staate zu übernehmenden Prioritätsaktien lit. K der Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg. Für den Bau der Eisenbahn Schrambach-Kernhof werden im Staatsvoranschlag für 1892 angesprochen 300 000 fl. Der Bau dieser Linie wird noch im laufenden Jahre in Angriff genommen und soll gegen Ende des Jahres 1892 oder in der ersten Hälfte des Jahres 1893 eröffnet werden.

Anzeige der Bahnunfälle und Verkehrsstörungen an die Gerichts- und Verwaltungsbehörden.

Nachdem über die diesbezügliche, bereits im Jahre 1873 von der K. K. Generalinspektion angeordnete Anzeigepflicht sich Zweifel ergeben haben, hat die genannte Aufsichtsbehörde eine Anzahl von Lokalbahnen eingeladen, in die für ihre Linien gültigen Verkehrsinstruktionen an geeigneter Stelle die nachfolgende Bestimmung aufzunehmen: „Unfälle und Verkehrsstörungen, welche die öffentliche Aufmerksamkeit erregen oder bei welchen die Sicherheit der Personen oder des Eigenthumes gefährdet wurden, müssen auf dem kürzesten Wege der bezüglich des Schauplatzes des Unfalles kompetenten Verwaltungs- und Gerichtsbehörde angezeigt werden."

Elbeverkehr im Monat September d. J.

Wenn auch die Exportziffer des Monates September des laufenden Jahres gegen die gleiche Zeitperiode des Vorjahres ein nicht unwesentliches Mehr zeigt, so ist doch eine bedeutende Verkehrsverminderung aus dem Vergleiche der thatsächlichen Verhältnisse zu konstatiren, denn im September 1890 wurden infolge der 10 Tage andauernden Hochwasserkatastrophe in nur 20 Verschiffungstagen rund 1,8 Millionen Metercentner Güter, gleich durchschnittlich täglich 953 Wagenladungen umgeschlagen, während im September d. J. wohl rund 2,2 Millionen Metercentner, aber durchschnittlich für den Tag nur 730 Wagenladungen auf Elbeschiffe verladen wurden. Es ergibt sich somit für den Monat September d. J. der bedeutende durchschnittliche tägliche Ausfall von 223 Wagenladungen.

Die Entwickelung des Steiermärkischen Lokalbahnwesens.

Der Handelsminister hielt bei der Eröffnung der Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg eine bemerkenswerthe Rede, in welcher er die besondere Bedeutung dieser Lokalbahn, welche bestimmt sei, ein neues Bindeglied für den Verkehr zwischen Graz und Wien herzustellen, hervorhob. Der Handelsminister bemerkte, es sei binnen Jahresfrist das zweite Mal, dass er einer Bahneröffnung in Steiermark beiwohne. Die Regsamkeit, die sich hier im Lande allenthalben, insbesondere auf dem Gebiete des Verkehrswesens bekundet, sei um so erfreulicher, als sie dazu beiträgt, die reichen Naturschätze des Landes zu heben. Man sehe und erkenne, dass im Lande das richtige Ziel auch mit den richtigen Mitteln verfolgt wird. Möge der neue Schienenweg, dessen musterhafte Ausführung von berufener Seite anerkannt wird, dem Landestheile mit seiner kernigen Bevölkerung zum Segen gereichen. Die neue Bahnlinie sei gleichzeitig ein Glied eines lange angestrebten Projektes, dessen Realisirung nur von der Opferwilligkeit der Interessenten und der Landesvertretung abhänge. Von seiner Seite werde es an der entsprechenden Unterstützung gewiss nicht fehlen.

Herstellung künstlicher Wasserstrassen in Oesterreich.

Ueber die diesfälligen Petitionen, insbesondere betreffend die Herstellung eines Donau-March-Oder-, bezw. eines Donau-March-Oder-Weichsel- sowie eines Donau-March-Elbekanals ist ein Bericht des volkswirthschaftlichen Ausschusses im Abgeordnetenhause vertheilt worden. Der Ausschuss stellt folgenden Antrag: „Die Regierung wird dringend aufgefordert, sowohl im allgemeinen Staatsinteresse als auch im vitalsten Interesse der Königreiche und Länder, und zwar zunächst Böhmens, Mährens, Schlesiens, Niederösterreichs, Galiziens, ganz besonders aber der Haupt- und Residenzstadt Wien, den Bau eines von Wien ausgehenden Donau-Oderkanals, dann der Abzweigungen desselben von Kremsier ab über Olmütz nach Böhmen mit der Elbe, von der Oder bei Oderberg gegen Krakau mit der Weichsel, schliesslich von irgend einem Punkte des Donau-Oderkanals gegen Brünn zu, aus dem Staatsschatze ohne allen Aufschub in Angriff zu nehmen und durchzuführen oder aber, wenn der Bau dieses Donau-Oderkanals und der genannten Abzweigungen nicht aus Staatsmitteln hergestellt werden wollte, wegen Durchführung des Unternehmens durch das Privatkapital die Initiative zu ergreifen, die zunächst interessirten Länder und die Reichshauptstadt Wien zur Theilnahme aufzufordern und, wenn erforderlich, das Unternehmen selbst aus dem Staatsschatze in ähnlicher Weise auch materiell zu unterstützen, wie dies in Oesterreich bereits sehr oft und in ausgiebiger Weise der Fall war."

Die Wiener Stadtbahn.

Unausgesetzt finden über die Reihenfolge und die Zeit der einzeln auszuführenden Strecken derselben Berathungen statt; das ganze Netz soll im Jahre 1897 ausgebaut sein. In der Stadtbahnvorlage der Regierung befindet sich auch das Projekt einer Untergrundbahn durch die innere Stadt mit elektrischem Betriebe. Im Verlaufe der Berathungen ist eine Einigung darüber erzielt worden, dass dieses Projekt eine Erweiterung in der Weise zu erfahren hat, dass 2 Untergrundlinien, welche die innere Stadt durchqueren, mit elektrischem Betriebe gebaut werden sollen.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Zur Krise in Paris ist die von Madrid hinzugetreten; das Russische Ausfuhrverbot ist nun auf Hafer ausgedehnt worden; auch die Schweiz hat sich gegen die Vieheintuhr aus unserer Monarchie verschlossen; die Decentralisation der Oesterreichischen Staatsbahnen droht noch immer, obwohl dieselbe mit der angeblichen Aeusserung Sr. Majestät des Kaisers im Widerspruche steht, dass die Verstaatlichung der Eisenbahnen aus militärischen Rücksichten fortgeführt werden müsse. In der That werden im Handelsministerium Besprechungen mit den leitenden Persönlichkeiten der Nordbahn (2820) und Südbahn (99,25) wegen Uebernahme bezw. Pachtung derselben durch den Staat gepflogen. Während sonst solche Nachrichten eine Steigerung der Kurse bewirkten, ist jetzt das Gegentheil der Fall; besonders fürchten die Aktionäre der Südbahn benachtheiligt zu werden. Auch die übrigen Transportaktien waren flau; so Galizische Carl Ludwigbahn (205), Nordwestbahn (198), Elbethalbahn (202) und Staatsbahn (280,75). Böhmische Bahnen waren infolge der starken Kartoffelausfuhr nach Sachsen und Italien besser gefragt.

Aus Russland.

Instruktion, betreffend die Erhaltung und den Gebrauch des rollenden Inventars.

Eine gegenwärtig publizirte Verordnung des Ministers der Verkehrsanstalten vom 4. Juni d. J. enthält eine Instruktion über die Erhaltung und den Gebrauch des rollenden Inventars auf den der öffentlichen Benutzung übergebenen Bahnen. Diese Instruktion lehnt sich in der Verarbeitung des Stoffes noch an diejenige an, welche für die Unterhaltung der Bahn und Gebäude gleichfalls vor etwa 2 Jahren erlassen wurde und zerfällt in 2 Theile, von denen der erste die Verwaltung und die Disposition über das rollende Inventar, sowie die Dienstobliegenheiten der Beamten des Ressorts enthält und die folgenden Abschnitte umfasst: 1. Allgemeine Bestimmungen. 2. Ansprüche, denen die Beamten des Ressorts zu entsprechen haben. 3. Instruktionen für die Beamten. 4. Instrumente und Gegenstände, mit denen diese Beamten zu versorgen sind. 5. Beschreibung der Uniform und der Abzeichen. 6. Kreis der Verantwortlichkeit eines jeden Beamten. 7. Die Obliegenheiten des Chefs des Wagen- und Lokomotivdepartements, des Chefs des Lokomotivdepots, der Dujournanten im Lokomotivdepot, der Lokomotivführer und deren Gehilfen, der Lokomotivheizer, der Wagenrevisoren und der Wagenschmierer.

Der zweite Theil handelt von der Unterhaltung des rollenden Inventars und zerfällt in folgende Abschnitte: 1. Allgemeine Bestimmungen; 2. die Lokomotiven, deren Besichtigung und die hierüber auszufüllenden Formulare; 3. die Kesselproben und die hierüber abzufassenden Protokolle; 4. das nothwendige Zubehör der Lokomotive; 5. die Aufschriften auf der Lokomotive; 6. die Führung der Lokomotive; 7. die Wagen; 8. die Aufschrift auf denselben; 9. die Ausrüstung der Wagen und die Besichtigung derselben im Zuge; 10. Feststellung der Tara der Wagen.

Internationaler Eisenbahn-Frachtverkehr.

Ein Allerhöchst bestätigtes Reichsrathsgutachten vom 27. März d. J. bestimmt, dass die Berner Konvention vom

2/14. Oktober 1890 über den internationalen Güterverkehr auf den Eisenbahnen in ihrem ganzen Umfange anzuerkennen sei, dass ferner der Französische Text Sr. Majestät dem Kaiser zur Ratifizirung vorzulegen sei, dass endlich dem Minister der Verkehrsanstalten das Recht zuzusprechen sei, den Beitritt der Russischen Bahnen verlangen zu dürfen, und dass dieses Verlangen verbindlich ist für die betreffenden Bahnen. Im weiteren Verlaufe dieses Allerhöchsten Befehls werden dann noch einzelne, spezielle Bestimmungen getroffen über die Verpflichtung zur Unterhaltung des Berner internationalen Büreaus, über die mit den ausländischen Bahnen abzuschliessenden Verträge und deren Genehmigung durch den Minister der Verkehrsanstalten und der Finanzen usw.

Hiernach wird noch abzuwarten sein, welche Bahnen Russlands der Konvention über den internationalen Güterverkehr beizutreten haben werden, was bisher von den zuständigen Ministern nicht bekannt gegeben worden ist.

Verordnung, betreffend das Ein- und Ausladen von Transportgegenständen.

Eine Verordnung des Ministers der Verkehrsanstalten vom 19. September d. J. verbietet aufs Strengste den Gebrauch von Haken beim Um- oder Ausladen von Transportgegenständen, welche in weicher Verpackung (Säcken, Matten) zur Beförderung gelangen. Es soll dagegen die Zuhilfenahme der Haken gestattet sein bei Bewegung von Gegenständen, welche mit Schnüren umbunden sind, jedoch nur so, dass die Schnüre selbst mit dem Haken erfasst werden, nicht aber die Gegenstände durch dieselben angegriffen werden. Die Veranlassung zur Verordnung des Herrn Ministers sind die wiederholten Klagen der Waarenversender über Beschädigung ihrer Sendungen gewesen. Zu befürchten ist nur leider, dass diese strenge wiederholte Einschärfung des Verbotes, das eben schon mehrfach erlassen gewesen ist, auch dieses Mal kaum von irgend welchen nachhaltigen Folgen sein wird, weil die Arbeiter, welche den ganzen Tag mit dem Heben von Säcken mit Getreide, Saat, Salz usw. beschäftigt sind, es nicht ertragen können, die ganze Last durch die Fingerspitzen aufnehmen zu lassen. Allerdings muss auf der anderen Seite anerkannt werden, dass durch die Löcher, welche die Haken z. B. in die Getreidesäcke reissen, nicht wenig Getreide verschüttet wird, so dass der Wunsch der Versender nach Beseitigung dieser Haken gewiss gerechtfertigt ist.

Frachtfreie Beförderung von zur Linderung der Noth gespendeten Gegenständen.

Das Departement für Eisenbahnangelegenheiten beim Finanzministerium bringt den Eisenbahnverwaltungen zur Kenntnissnahme, dass durch den Oberprokureur des heiligen Synods und durch die Hauptverwaltung der Gesellschaft des „Rothen Kreuzes“ Sammlungen im ganzen Reiche von Getreide, Mehl, Brot und was sonst zur Linderung der Noth gespendet werden sollte, veranstaltet werden und der Finanzminister im Einvernehmen mit sämmtlichen Bahnen Russlands genehmigt hat, die gesammelten Gaben frachtfrei an den Bestimmungsort zu befördern, wobei zur Vorbeugung von Missbrauch die Sendungen von einem Attestate begleitet sein müssen, welches die Bestimmung derselben ausweist und entweder von dem Komitee des „heiligen Synods“ oder von der Gesellschaft des „Rothen Kreuzes“ in gehöriger Weise ausgefertigt sein müssen.

Zum Bau der Sibirischen Eisenbahn.

Wir haben unseren Lesern in Aussicht gestellt, über den Fortgang der Arbeiten an dem grossen Unternehmen Russlands, durch Sibirien eine Bahn zu bauen, fortgehend Bericht zu erstatten. Was nun die Bauarbeiten selbst anlangt, so ist es ja bekannt, dass zur Zeit von Wladiwostock, also dem östlichsten Ende aus zum Bau geschritten worden ist. Ueber den Fortgang dieses Theiles des Baues finden wir in dem „Verordnungsblatt des Ministeriums der Verkehrsanstalten“ einige Angaben, denen wir das Folgende entnehmen: Definitiv festgestellt ist die Richtung der Bahn zwischen Wladiwostock und Nikolski, während auf dem Rest dieses Theiles der ganzen Bahn (Ussuribahn) bis Chabarowka die Voruntersuchungen rüstig vorwärts schreiten. An den Bauarbeiten sind beschäftigt worden 5 500 Mann, dieselben bestanden aus; 2 500 Soldaten, 900 Sträflingen, 400 Europäischen Arbeitern und 1 700 Chinesen und Kows.

Von diesen Arbeitern sind sowohl die Erd-, als auch die Stein- und Maurerarbeiten rüstig getördert worden, soweit die klimatischen Verhältnisse jener Landestheile es gestatten, in denen namentlich im Mai und Juni die Regenperiode das Fortschreiten der Arbeiten sehr erschwert.

Während also im fernen Osten energisch an dem grossen Werke gearbeitet wird, ist man am westlichen Ende, d. h. der Europäischen Grenze, noch damit beschäftigt, die Linien zu trassiren. Ueber diese Arbeiten finden wir in der „Nowoje Wremjä“ interessante Daten, die sicher der sachkundigen Feder eines Ingenieurs entstammen, denen wir in Bezug auf die Richtung, welche die Trasse einschlagen soll, sowie in Bezug auf die klimatischen und Bodenverhältnisse im folgenden das Wesentlichste entnehmen:

Die Ermittelungen haben sich auf eine Entfernung von 2 000 Werst erstreckt. Dem entsprechend geht die neue Linie aus Tscheljaba auf Petropawlowsk, durchscheidet den Irtysch bei der Stadt Omsk, führt dann in gerader Richtung 25 Werst südlich von der Stadt Kainsk, durchschneidet den Ob 40 Werst südlich von Kolywan, darauf den Fluss Tom südlich von Tomsk und vereinigt sich endlich bei Mariinsk mit der vor 3 Jahren abgesteckten Linie der mittleren Sibirischen Eisenbahn.

Von Tscheljaba bis zum Ob ist die Bodenfläche eben, nur von kleinen Flüsschen durchfurcht; 150 Werst vor Omsk aber durchläuft die Linie eine Salzsteppe, über und über mit Salzseen bedeckt. Diese ganze, auf eine Entfernung von 150 Werst sich erstreckende Gegend ist für Bahnarbeiten infolge des Mangels an Trinkwasser eine sehr schwierige. In der Nähe von Kainsk veranlassen ausgedehnte und tiefe Sümpfe, die sich auf 10 Werst erstrecken, eine Umgehung derselben. Entsprechend den Instruktionen des Verkehrsministeriums hat sich die Linie möglichst in der Nähe des Posttraktes zu halten und in diesem Sinne ist man denn auch vorgegangen. Als verhältnissmässig bequemster Uebergang-punkt über den Ob erschien eine 8 Werst nördlich von Kolywan gelegene Stelle. Indessen beträgt die Breite des Flusses auch hier noch 800 Faden (1 Faden = 7 Fuss) bei niedrigem Wasserstand, bei hohem sogar 4½ Werst, was grosse Ausgaben für den Brückenbau erfordern wird.

Angesichts dessen sind ergänzende Ermittelungen angestellt worden und ist 40 Werst südlich von Kolywan ein anderer vortheilhafterer Uebergangspunkt gefunden worden. Hier strömt der Ob zwischen hohen Ufern (30 und 14 Faden) dahin, das Bett ist felsig, die Wasserbreite 380, bei Ueberschwemmungen 680 Fuss. Der Vortheil liegt auf der Hand, so dass dieser Punkt wahrscheinlich gewählt werden wird.

Diese Abweichung vom Projekt wird wohl eine etwas südlichere Verlegung der Linie vom Irtysch bis zum Uebergang über den Ob zur Folge haben, wobei die Stadt Kainsk etwa 30 Werst nördlich von der Linie liegen bleibt; doch das wäre von keinerlei Interesse.

Nach den Voruntersuchungen ergibt sich die Möglichkeit der Anlage einer geraden Linie zwischen Irtysch und Ob (500 Werst), was die ganze Entfernung um 20 Werst verkürzen würde, ohne die Erdarbeiten zu steigern.

Hinter dem Ob ändert sich der Bodencharakter. Das rechte Ufer erhebt sich 40 Faden über den Wasserspiegel (das linke nur 14). Dichte Waldungen beginnen; sie bestehen zumeist aus Fichten; an einer Stelle, etwa 40 Werst in der Ausdehnung, zieht sich ein Birkenwald hin. Dieses ganze Plateau zeichnet sich durch verhältnissmässige Fruchtbarkeit und auch durch eine ziemlich dichte Bevölkerung aus. Auf je 15 bis 20 Werst begegnet man Dörfern. Die wohlhabenderen und fleissigeren Bauern aus der Zahl der alten Ansiedler leben sauber in zweistöckigen Blockhäusern, doch kommen auch zerfallene Hütten vor, wiewohl Bauholz dicht daneben liegt. Der Hauptreichthum der Bevölkerung besteht in Getreide, Wald und Vieh.

Den beschriebenen Charakter behält die Gegend bis zum Flusse Tom bei. Dahinter beginnen undurchdringliche Urwälder. Hier gibt es keine Verkehrswege. Man unterscheidet hier zweierlei Arten von Urwäldern: die Cedernwälder, wohin die Leute beim Einsammeln der Zapfen noch dringen, wo es also wenigstens noch Fussstege gibt, und die Espenwälder. Diese undurchdringlichen Espenwälder werden als etwas Furchtbares geschildert. Das sind endlose, trübselig stimmende Dickichte bestehend aus zu nichts tauglichen, dünnen Stämmen. Niemals dringt hier der belebende Sonnenstrahl hinein. Der Boden ist sumpfig bedeckt mit mannshohem Gras, das von keinem Thier gefressen wird. Infolge des geringen Luftzuges und des Fernbleibens der Sonnenstrahlen lagert hier beständig eine schwere Feuchtigkeit, die einem das Athmen benimmt. Myriaden Insekten winden sich in wolkenartigen Schwärmen über diesen traurigen Walddickichten: graue und röthliche Mücken von ganz auffallender Grösse, kleine Fliegen, Bremsen, Blattwanzen, kurz, alles Gethier, das sticht und beisst, ist hier in Unmassen vertreten. Diese Insekten und die schauderhafte Feuchtigkeit sind die unerträglichen Bedingungen, unter denen die Ingenieure und die Arbeiter zu leiden hatten. Die Techniker, mehr mit der Anordnung beschäftigt, ertrugen noch die Drangsalirung mit Geduld, die einfachen Arbeiter aber verzweifelten. Viele von ihnen, nachdem sie 3 bis 4 Tage gearbeitet hatten, liefen davon, wiewohl sie täglich gegen 1,5 R. verdienten. Unter den Arbeitern gab es eine Menge vagirenden Volkes, Entlaufene und überhaupt Leute, denen man sonst gern aus dem Wege geht, deren Anblick schon an den Verbrecher erinnert und dennoch müssen diese Leute zu den Arbeiten benutzt werden, da die ortsansässigen Bauern zu dieser Art

Arbeit meist nicht zu bewegen sind. Die Ingenieure betonen, dass die Arbeit in dem sumpfigen Urwalddickicht ärger als die Zwangsarbeit der Sträflinge sei. Gilt es doch, den ganzen Tag lang sich durch das nasse Espendickicht durchzuhauen, dabei bis zu den Knieen im Moor versinkend und unablässig verfolgt von den blutgierigen Insekten. Nicht nur die Pferde, selbst die Menschen geriethen darüber in Raserei.

Verkehrsergebnisse für den Monat Juli d. J.

Dem offiziellen Berichte über die Verkehrsergebnisse der Russischen Eisenbahnen für den Monat Juli d. J. entnehmen wir die folgenden Daten. Es waren überhaupt im Betriebe 27 361 (26 554) Werst *) [ausschl. der Eisenbahnen Finnlands mit 1 759 Werst und Transkaspiens mit 1 343 Werst]. Von dieser Gesammtzahl der im Betriebe befindlichen Werst Bahnlänge wurden vom Staate 9 977 Werst und von Privatgesellschaften 17 384 Werst verwaltet.

Der Personenverkehr ergab die folgenden Resultate:

befördert wurden überhaupt .	4 148 264	(4 237 498)	Personen
davon auf den Staatsbahnen .	702 634	(765 038)	„
Privatbahnen .	3 445 630	(3 472 460)	„

Im Güterverkehr gelangten zur Beförderung:

überhaupt	262 033 000	(263 776 000)	Pud
davon auf den Staatsbahnen .	61 894 000	(56 507 000)	„
Privatbahnen .	200 139 000	(207 269 000)	„

Aus diesem Verkehre wurden vereinnahmt:

überhaupt	21 680 079	(21 249 261)	Rubel
davon auf den Staatsbahnen .	5 578 710	(5 150 338)	„
Privatbahnen .	16 101 369	(16 098 923)	„

Für die ganze Betriebsdauer des Jahres 1891 bis einschl. Juli d. J. haben sich der Verkehr und die Betriebsergebnisse wie folgt gestellt:

Im Personenverkehr wurden befördert:

überhaupt	23 092 875	(23 414 939)	Pers.
davon auf den Staatsbahnen .	4 502 545	(4 618 710)	„
Privatbahnen .	18 590 330	(18 796 229)	„

Im Güterverkehr gelangten zur Beförderung:

überhaupt	1 884 112 000	(1 817 236 000)	Pud
davon auf den Staatsbahnen	459 588 000	(439 661 000)	„
Privatbahnen	1 424 524 000	(1 377 575 000)	„

Dem stehen an Einnahmen gegenüber:

überhaupt	152 018 673	(145 226 239)	Rubel
davon auf den Staatsbahnen .	40 971 175	(37 787 276)	„
Privatbahnen .	111 047 498	(107 438 963)	„

d. i. für 1 Werst Bahnlänge:

überhaupt	5 576	(5 469)	Rubel
auf den Staatsbahnen	4 054	(3 853)	„
Privatbahnen	6 423	(6 366)	„

Aus Italien.

Eröffnungen.

Reggio-Scandiano-Sassuolo. Die Theilstrecke Reggio-Castellarano wurde am 7. September eröffnet.

Aulla-Lucca. Am 15. September wurde die erste Theilstrecke Lucca-Ponte a Moriano dem Verkehr übergeben.

Betrieb.

Bahnhof Treviso S. Giuseppe. Dieser an der Linie Belluno-Treviso gelegene bisherige Bahnhof wird infolge des veränderten Verkehres bezw. wegen des Geleises ab Treviso nur für die Beförderung von Personen und Gepäck benutzt und auf eine Haltestelle beschränkt.

Lufterneuerung in Tunnels. Mit dem neuerdings nach zweijähriger Arbeit zur Prüfung gestellten Verfahren des Ingenieurs Saccardo, Königl. Eisenbahn-Oberinspektor und Direktor der Eisenbahn Bologna-Verona, sind verschiedene Versuche gemacht worden und zwar im Tunnel von Pratolino (Faenza-Florenz, Strecke Florenz-Borgo S. Lorenzo). Zunächst wurden mit einer noch unvollständigen Vorrichtung privatim Proben unternommen, welche zur Zufriedenheit ausfielen; hieran schlossen sich später die Proben amtlicher Natur, gleichfalls in dem obenerwähnten, nahe bei Bahnhof Montorsoli gelegenen Tunnel von 3,6 km Länge, wobei die Vorrichtung sich als zweckentsprechend bewies.

Fahrpark der 3 Hauptnetze. Am 1. Juli befanden sich in Betrieb und Bauvollendung bei

Netz	Zug-maschinen	Personen-wagen	Gepäck-wagen	Güter-wagen
Mittelmeer- . .	1 296	3 817	937	22 247
Adria-	1 087	3 128	665	20 193
Sizilisches . . .	128	400	70	1 617
Zusammen .	2 511	7 345	1 672	44 057

*) Die in Klammern stehenden Zahlen sind die Ergebnisse des Vorjahres.

Novara-Seregno. Das Schicksal dieser Bahn bezüglich ihres Falliments ist erst jetzt abgeschlossen; nachdem seitens des Appellhofes in Mailand die Angelegenheit zu nochmaliger Verhandlung an das dortige Tribunal zurückverwiesen worden und letzteres nochmals die Zahlungsunfähigkeit der Bahn ausgesprochen, hatte der Verwaltungsrath wiederum Berufung eingelegt. Der Appellhof hat die Vorentscheidung mit unwesentlicher Aenderung bestätigt.

Beförderung von Postpäckereien. Nachdem das Ministerium für Post- und Telegraphenwesen sein Bestreben zu erkennen gegeben hat, die Bestimmungen des Gesetzes vom 30/7. 88 zur Ausführung zu bringen, nach welchen das Gewicht der zu befördernden Postpackete bis zu 5 kg auf das Stück ausgedehnt werden darf, haben die Verwaltungen der 3 grossen Netze sich bereit erklärt, die Grundsätze festzustellen, nach welchen das derzeitige Verhältniss (bis 3 kg Gewicht des Stückes) am zweckmässigsten in den neuen Zustand übergeführt werden kann.

Zonentarif für Eilgutbeförderung. Namens der 3 grossen Bahnnetze verhandelt die Verwaltung der Mittelmeerbahnen gegenwärtig mit dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten über einen Zonentarif für Eilgutbeförderung von Gütern bis zu 10 kg Gewicht das Stück, und zwar in weiterem Verfolg der Anregung, welche das Postministerium durch die beabsichtigte Erweiterung des Gewichtes der Postpäckereien gegeben hat. Der zur Genehmigung unterbreitete Tarif soll im Verkehr der 3 grossen Bahnnetze unter sich sowie innerhalb der Festlandsnetze Geltung haben (während auf Sizilien zur Zeit noch andere Grundsätze verbleiben müssen), jedoch bedingen sich die bezeichneten Verwaltungen eine gewisse Zeit zur probeweisen Einführung aus, um vor einer endgültigen Regelung noch etwaige grundsätzliche Aenderungen vornehmen zu können. Unter der Vorbedingung feststehender Vorausbezahlung der Beförderungskosten sind vorläufig als Sätze in Aussicht genommen:

Entfernungszone	Preis für ein Gewicht von bis 4 kg	4—7 kg	7—10 kg
	L.	L.	L.
bis zu 200 km	0,40	0,60	0,70
201 bis 500 „	0,60	0,90	1,20
über 500 „	1,00	1,50	2,00.

Lucca-Viareggio. Die Verwaltung des Mittelmeernetzes hat sich bereit erklärt, versuchsweise auf besonderen Wunsch in Kilometer 5,2 ab Lucca eine Haltestelle anzulegen, jedoch unter der ausdrücklichen Bedingung, dass die betreffenden Antragsteller (Gemeinde- usw. Verwaltungen) sich anheischig machen, einen etwa entstehenden Betriebsausfall zu decken.

Ermässigungen für Kolonisten. Das Ministerium für Ackerbau und Gewerbe hat bezüglich der von den Bahnverwaltungen gemachten Vorschläge über Preisermässigungen für Anbauer, deren Familien und Werkzeug seine Zustimmung gegeben.

Bauten und Entwürfe.

Lecce-S. Cataldo. Der alte Entwurf, betreffend die etwa 12 km lange Verbindung von Lecce nach der Adria, ist neuerdings wieder aufgenommen, und zwar will die Gemeinde Lecce sich mit namhafter Beihilfe betheiligen, während der übrige Betrag privatem Kapital entstammt. Die Bürgerschaft von Lecce wählte einen Ausschuss zur Betreibung der Sache.

Sardinische Sekundärbahnen. Bezüglich des Baues der Strecke Iglesias-Monteponi, ob schmalspurig oder im gewöhnlichen Spurmaass, sind die Meinungen noch nicht geklärt. Einerseits kommen bei den betreffenden Behörden Gesuche um Normalspur an, andererseits das Gegentheil; so hat z. B. die Gemeinde Carloforte in richtiger Weise betont, dass 1. die neue Bahn sich doch als passendes Verbindungsglied an die bereits bestehenden schmalspurigen Hauptlinien anschliessen müsse; 2. dass der unbedingt nothwendige Anschluss der längs der Strecke gelegenen Bergwerke sich als Normalspur überhaupt nicht bewirken lasse; dass der auf den bestehenden anschliessenden Schmalspurbahnen geltende Tarif für Personen und Waaren doch eben nur bei schmaler Spur und der damit verknüpften Bauweise möglich sei.

Neapel-Qualiano (Bezirk Casoria). Die städtischen Baubehörden von Neapel haben den Bau dieser schmalspurigen und nach vereinfachtem System herzustellenden Bahn beschlossen; dieselbe soll 13 km auf städtischem Gebiet und noch 24 km auf Ländereien der Provinz laufen.

Zum Simplon-Durchstich. Da die Ausbohrung des 19,7 km langen Tunnels in Verding gegeben und bald in

Angriff genommen werden soll, werden seitens der bezüglichen Behörden Oberitaliens auch die Zuführungslinien zu dieser Verbindung in Betracht gezogen. — Die gesammten Baukosten einschliesslich der Verzinsung innerhalb der 8½jährigen Bauzeit sind auf rund 80 Millionen Lire veranschlagt, wovon der grosse Tunnel allein 67 250 000 L. beansprucht.

Palermo-Corleone. Von den betheiligten Gemeinden usw. wird in reger Weise agitirt, dass der Bau genannter Bahn bis zur Provinzgrenze Palermo-Girgenti geführt werde und der Staat sich auch hierfür mit einem kilometrischen Zuschuss von 3 000 L. auf 70 Jahre betheilige.

Seil-, Tram- und elektrische Bahnen.

Tram Turin-Volpiano. Die Gesellschaft für Canaveser Centralbahn und Tramways hat für diese Linie den Betrieb mit 15. August d. J. und seither auch das Eigenthumsrecht übernommen.

Seilbahn Alessandria-Montecastello. Zur Zeit wird der Entwurf für diese Verbindung aufgestellt, wobei zu bemerken, dass Montecastello um 200 m höher liegt als Alessandria.

Seilbahn auf den Monte Barro. Bisher stehen sich zwei Entwürfe gegenüber, beide ein Ausgehen von der Haltestelle Sala di Barro aus (Linie Lecco-Colico) nach den Baulichkeiten auf dem Berge zum Zweck habend; eine Entscheidung ist noch nicht getroffen.

Seilbahn Pallanza-Monte-Rosso. Die Ingenieure Agudio und Azzari haben sich um die Konzession für diese Linie beworben, zugleich um ein neues System für Seilbahnen starker Neigung und mit schnellerem Aufstieg in der Anwendung vorweisen zu können. Die Bahn soll die Stadt Pallanza mit der Kuppe des Monte Rosso verbinden. Die zu dem gesammten Aufwand für die Anlagen einschliesslich der Enteignung, des beweglichen Materials und den besonderen Vorrichtungen veranschlagte Summe beträgt 330 000 L., welche durch Ausgabe von 3 300 Aktien zu je 100 L. aufgebracht werden. Die Gesammtlänge der Linie beträgt 1 273 m, der Höhenunterschied beider Endpunkte 381 m, die grösste vorkommende Steigung 39 %, und die schärfste Krümmung soll einen Halbmesser von 100 m erhalten, was bei der Spurweite von nur 1 m durchführbar ist. Der Oberbau wird Vignoleschienen von 24 kg auf das laufende Meter (einschliesslich Zubehör) erhalten, während bei dem neu anzuwendenden System Agudio die mittlere Zahnstange fortfällt. Die Wagen sollen mit Einschluss von 25 Personen ein Gewicht von 6 000 kg haben.

Die Eisenbahnen Grossbritanniens in 1890.

Die vor kurzem erschienene Jahresstatistik des Board of Trade gibt in betreff der Eisenbahnen des Vereinigten Königreichs eine vollkommene statistische Uebersicht über die Betriebsresultate der Bahnen, welche aus den Jahresberichten und Abrechnungen der verschiedenen Eisenbahngesellschaften zusammengestellt ist. Diese offizielle statistische Uebersicht bestätigt, was bereits früher (Nr. 44 S. 437 d. Ztg.) mitgetheilt wurde, dass der Betrieb der Englischen Eisenbahnen im Jahre 1890 im allgemeinen keine günstigen Resultate gebracht hat. Den grossen Mehreinnahmen (2 923 000 £) stehen sehr erhebliche Mehrausgaben (3 094 000 £) entgegen, so dass die Nettoeinnahmen sich gegen das Vorjahr um 170 755 £ vermindert haben.

Im übrigen stellen sich die Vergleichungsdaten wie folgt:

Einnahmen	1889 £	1890 £	Differenz £
Personentransport . . .	27 873 673	29 298 627	+ 1 424 954
Gepäck- u. ähnliche Transporte	3 854 779	4 116 753	+ 261 974
Postdienst	901 799	912 266	+ 10 467
Gütertransport	22 694 359	23 300 107	+ 605 748
Viehtransport	1 339 808	1 376 975	+ 37 165
Bergwerksprodukte . . .	17 052 167	17 543 000	+ 491 133
Verschiedenes	3 307 960	3 400 355	+ 92 395
Gesammteinnahme . . .	77 025 017	79 948 702	+ 2 923 685
für die Englische Meile .	3 861	4 000	+ 139
Ausgaben	40 094 116	43 188 556	+ 3 094 440
für die Englische Meile .	2 010	2 144	+ 144
Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen . .	52	54	+ 2
Nettoeinnahmen . .	36 930 901	36 760 146	— 170 755
für die Englische Meile .	1 851	1 831	— 20
ausgezahlter Gewinn . .	4,21	4,10	— 0,11
Länge in Englischen Meilen	19 943	20 073	+ 130

Eine Vergleichung des Verkehrs in 1890 mit dem in 1889 zeigt folgendes Resultat. Befördert wurden an

Reisenden	1890	1889	Zuwachs
in I. Klasse	30 187 000	30 074 000	113 000
„ II. „	62 839 000	62 687 000	172 000
„ III. „	724 697 000	682 420 000	42 277 000
im ganzen . .	817 743 000	775 181 000	42 562 000
Saisonbillets	1 259 000	1 271 000	12 000

Bemerkenswerth ist die Vermehrung der I. und II. Klasse, während die Zahl der Reisenden der III. Klasse der Bevölkerungsziffer Grossbritanniens fast gleichkommt.

Auch der Güterverkehr hat in 1890 an Stärke und an Einnahmen den von 1889 übertroffen. Es wurden befördert:

	1890	1889
Bergwerksprodukte . t	215 765 000	211 802 000
Güter . . . . . „	87 341 000	85 692 000

Die Einnahmen aus Gütern aller Art betrugen in 1890 42 222 000 £ gegen 41 086 080 £ in 1889, somit Zunahme 1 134 000 £.

Die Bahnzüge legten in 1890 gegen 1889 an Englischen Meilen zurück:

im Personenverkehr	166 666 000	(161 082 000)
„ Güterverkehr	143 625 000	(138 941 000)
im ganzen einschliesslich der gemischten Züge	313 464 000	(303 116 000)

Die Bahnzüge legten somit in 1890 10 548 000 Englische Meilen mehr zurück als im Vorjahre. Dementsprechend war in betreff der Kosten des Zugdienstes, der aufgewendeten Löhne und des verwendeten Materials eine erhebliche Vermehrung zu verzeichnen, wie folgende Uebersicht der Betriebskosten ergibt:

Betriebskosten	1890 £	1889 £	Zunahme £
Unterhaltung der Bahn .	7 037 000	6 565 000	472 000
Zugdienst	11 846 000	10 450 000	1 396 000
Wagenreparatur	3 909 000	3 754 000	155 000
Verwaltung	13 042 000	12 284 000	758 000
allgemeine Kosten . . .	1 796 000	1 751 000	48 000
Steuern und Gebühren .	2 251 000	2 234 000	17 000
5 % Personengeld-Steuer .	328 000	324 000	4 000
Entschädigungen	446 000	430 000	16 000
Ausgaben, betreff. Gesetzgebung und Parlament .	341 000	269 000	72 000
Dampfschiffe	1 634 000	1 519 000	115 000
Verschiedenes	532 000	488 000	44 000
zusammen . .	43 188 000	40 094 000	3 094 000

Das eingezahlte und verwendete Anlagekapital hat im Mittel das der vorausgehenden Jahre nicht überschritten. Das konzessionirte Anlagekapital hat die enorme Summe von über einer Milliarde Pfund Sterling (1 004 529 000 £) erreicht, von welcher Summe im ganzen 897 472 000 £ verwendet worden sind, während 57 024 000 £ auf Aktienkonversionen usw. kommen. Dieses Gesammtkapital setzt sich wie folgt zusammen: gewöhnliche Aktien 353 149 000, garantirte 107 598 000, privilegirte 252 677 000, Anleihen und Obligationen 241 071 000 £.

Die Durchschnittsdividende beträgt 4 %, variirt aber zwischen 0 Dividende für ein Kapital von 42 057 000 und 9—10 % für ein Kapital von 1 090 000 £, nämlich: bis einschliesslich 1 % kam auf 10 771 000 £, bis 2 % auf 3 291 000 £, bis 3 %: 35 742 000 £, bis 4 %: 36 470 000 £, bis 5 %: 58 672 000 £, bis 6 %: 24 275 000 £, bis 7 %: 54 967 000 £, bis 8 %: 67 478 000 £, bis 9 %: 1 027 800 £.

Die Dividende, welche dem privilegirten und garantirten Kapital gezahlt wurde, beläuft sich durchschnittlich auf 3—4 %.

Verschiedenes.

Das elektrische Licht in der Polarnacht.

Die nördlichste Stadt Europas und der Erde, Hammerfest, hat nun auch die elektrische Beleuchtung eingeführt, und zwar in allen Häusern. Dort, 4 ° jenseits des nördlichen Polarkreises, hat die elektrische Beleuchtung eine ganz andere Wichtigkeit, als bei uns, und zwar wegen der langen Polarnacht. Sie beginnt am 18. November und endigt erst am 23. Januar, sodass das elektrische Licht volle 66 Tage ohne Unterbrechung strahlen muss. Dafür tritt es freilich im Sommer vom 16. Mai bis 26. Juli ausser Thätigkeit, indem während dieser Zeit die Sonne nicht untergeht.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung des Haltepunktes Sandförde für den Personenverkehr. Am 1. November d. J. wird der zwischen Pasewalk und Jatznick in Kilometerstation 138,06 der Strecke Angermünde-Stralsund neu errichtete Haltepunkt Sandförde für den Personenverkehr eröffnet. Daselbst werden bis auf weiteres folgende Züge nach Bedarf anhalten:

A. Richtung Angermünde-Stralsund:
Zug 827 um 7.58 (Ortszeit)
„ 825 „ 5.48 „
„ 823 „ 9.18 „

B. Richtung Stralsund-Angermünde:
Zug 824 um 7.42 (Ortszeit)
„ 826 „ 11.47 „
„ 828 „ 8.54 „

Berlin, im Oktober 1891. (2185MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Mit dem 1. November d. J. können auch nach der Haltestelle Alt-Jablonken Stückgüter abgefertigt werden.

Bromberg, den 23. Oktober 1891. (2186)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. November d. J. wird die bisher nur zur Abfertigung von Wagenladungsgütern befugte Haltestelle Glowno auch für den Stückgut- und Eilstückgut-Verkehr eröffnet.

Bromberg, den 28. Oktober 1891. (2187)
Königliche Eisenbahndirektion.

Kohlen-Verkehr von Rheinisch-Westfälischen Kohlen-Versandstationen nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen. Am 1. November d. J. tritt ein neuer Ausnahmetarif für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft, durch welchen

1. der Ausnahmetarif für denselben Verkehr vom 1. September 1884 nebst Nachträgen,
2. die in dem Ausnahmetarif für den Kohlenverkehr nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin vom 1. August 1884 enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Alt-Damm, Carolinenhorst und Stargard i/Pm.

aufgehoben werden.

In den neuen Tarif sind Frachtsätze für den Verkehr von den Kohlenstationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrhein.) nach Stationen des Bezirks Bromberg (ausgenommen Berlin, Ostbhf. und Lichtenberg-Friedrichsfelde) nicht wieder aufgenommen; die seitherigen Sätze gelten jedoch noch bis zum 15. Dezember d. J., von welchem Tage ab die höheren Frachtsätze des Spezialtarifs III zur Anwendung kommen. Im übrigen treten gegenüber den seitherigen Frachtsätzen zahlreiche Ermässigungen ein.

Abdrücke des Ausnahmetarifs sind zu 40 ₰ das Stück bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 24. Oktober 1891. (2188)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Zum Kilometerzeiger für den Lokalgüterverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, vom 1. April 1888, ist Nachtrag XI erschienen.

Derselbe enthält, ausser Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen, Entfernungen für die am 1. November d. J. für den allgemeinen Güterverkehr zu eröffnende Haltestelle Schöna.

Abdrücke des Nachtrags können durch unsere Güterexpeditionen bezogen werden.

Dresden, am 24. Oktober 1891. (2189)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Sächsisch-Oesterreichischer Grenzverkehr. Am 1. November d. J. gelangen für den Güterverkehr zwischen Eger, Franzensbad, Hof und Klingenthal einerseits und Schöna andererseits neue Frachtsätze zur Einführung, welche bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren sind.

Dresden, am 23. Oktober 1891. (2190)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Kombinirter Schiffs- u. Bahnverkehr. Unter Hinweis auf das Ausschreiben (1930) in Nr. 75 dieses Blattes wird bekannt gegeben, dass die mit Umschlag in Wien gültigen Frachtsätze des Getreide-Ausnahmetarifes Nr. V Donau-Basel, -Schaffhausen, -Singen, -Konstanz noch bis 31. Dezember 1891 in Kraft bleiben.

München, den 24. Oktober 1891. (2191)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Die für den Transport von Rohzucker, Pilézucker und Melasse aus Böhmen nach Holland usw. mit Umschlag per Main und Rhein in Nr. 97 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom Jahre 1890 publizirten Tarifmaassnahmen bleiben (vorerst ausnahmlich des Verkehrs mit Frankfurt a/M. und Kastel) unter den gleichen Bedingungen auch für 1891/92 d. i. bis 30. September 1892 in Kraft.

München, den 24. Oktober 1891. (2192)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Am 1. November d. J. kommen die Nachträge 8 bezw. 9 zu den Staatsbahn-Gütertarifen Hannover-Elberfeld und Hannover-Köln (linksrhein.) zur Einführung. Dieselben enthalten Ergänzungen und Aenderungen der Haupttarife, der Nachtrag 9 insbesondere auch einen ermässigten Ausnahmetarif für Getreide aller Art, Mühlenfabrikate und Kleie. Die Nachträge liegen bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zur Einsicht und zum Kauf aus.

Hannover, den 25. Oktober 1891. (2193)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Oesterreichisch-Westungarischer Verband. Am 15. November d. J. tritt zu dem seit 1. Juni d. J. gültigen Ausnahmetarif für die direkte Beförderung von Zinkerzen und Schlacken von Stationen der K. K. priv. Oesterreichischen Südbahn nach Stationen des Direktionsbezirks Breslau ein Nachtrag I in Kraft, welcher ausser direkten Sätzen für Zinkerze ab Station Dellach eine Ermässigung der nach Friedrichshütte gültigen Sätze um 0,02 ℳ und eine Abänderung der Bestimmung über die Anwendung der Kursdifferenzen enthält.

Der Nachtrag kann von den Endverwaltungen kostenfrei bezogen werden.

Breslau, den 27. Oktober 1891. (2194)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a. M.-Elberfeld. Zu dem Gütertarif für vorbezeichneten Verkehr kommt am 1. November d. J. der Nachtrag II zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen, sowie Tarifentfernungen für die Stationen der Neubaustrecke Brügge-Meinerzhagen des Direktionsbezirks Elberfeld; ferner Tarifentfernungen für Station Albungen und für die Stationen der Neubaustrecke Weilburg-Laubuseschbach des Direktionsbezirks Frankfurt a. M., sowie ermässigte Tarifentfernungen für verschiedene Stationen des Direktionsbezirks Elberfeld etc. Die Entfernung für die Stationen der Neubaustrecke Weilburg-Laubuseschbach sowie für die Stationen Kierspe, Meinerzhagen und Volme der Neubaustrecke Brügge-Meinerzhagen erhalten erst Gültigkeit mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes auf diesen Stationen.

Der Nachtrag ist durch die Abfertigungsstellen der betheiligten Bahnen zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist.

Frankfurt a/M., den 24. Okt. 1891. (2195)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Güter-Verkehr. Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. ab wird die Station Welkenraedt (Vieille-Montagne) der Belgischen Staatseisenbahn in den im Rheinisch-Westfälisch-Belgischen Gütertarife vom 1. Juni 1890 (Hefte A, B und C) befindlichen Ausnahmetarif Nr. 7 für die Beförderung von Eisenerz etc. mit direkten Frachtsätzen aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güter-Abfertigungsstellen der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Elberfeld und Köln (links- und rechtsrheinisch).

Köln, den 26. Oktober 1891. (2196)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer und Deutsch-Belgischer Güter-Verkehr. Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. ab wird die für Wagenladungsverkehr eröffnete Haltestelle Budingen der Belgischen Staatsbahn in die in den vorbezeichneten Verkehren bestehenden Gütertarife und zwar mit den Frachtsätzen für den Verkehr mit der Belgischen Station Geet-Betz aufgenommen.

Köln, den 24. Oktober 1891. (2197)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Am 25. November d. J. tritt zu dem Ausnahmetarife für die Beförderung Niederschlesischer Steinkohlen und Koks nach Stationen der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn usw. vom 1. Januar 1889 der Nachtrag III in Kraft, welcher neue Frachtsätze für die Versandstation Charlottenbrunn und ermässigte Frachtsätze nach Stationen der Königlich Ungarischen Staatsbahnen enthält. Druckabzüge des Nachtrages sind durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz zu beziehen.

Berlin, den 27. Oktober 1891. (2198MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Einführung ermässigter Ausnahmetarifsätze für Braunkohlen-Darrsteine (Briquets) nach Flensburg, Hadersleben und Kiel. Am 1. k. Mts. treten ermässigte Ausnahmetarifsätze für Braunkohlen-Darrsteine (Briquets) in Ladungen von mindestens 20000 kg an einen Empfänger von den Grubenstationen der Direktionsbezirke Erfurt, Frankfurt a/M., Hannover und Magdeburg, sowie [der Zschipkau-Finsterwalder Eisen-

bahn nach Flensburg, Hadersleben und Kiel in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 28. Oktober 1891. (2199)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. November d. J. gelangen nachstehende Ausnahmefrachtsätze für Stein- und Siedesalz zur überseeischen Ausfuhr bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 50000 kg an einen Empfänger im Verkehr von Klausaschacht nach Danzig, Neufahrwasser, Stettin und Swinemünde unter denselben Bedingungen zur Einführung, welche in dem Lokal-Gütertarif des Bezirks Bromberg bezw. in dem Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Berlin in den Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter vorgesehen sind.

Frachtsätze für 100 kg in Mark

Von	nach				
	Danzig lege Thor	Danzig Weichselbhf.	Neufahrwasser	Stettin	Swinemünde
Klausaschacht .	0,36	0,37	0,38	0,54	0,71

Bromberg, den 27. Oktober 1891. (2200)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich. Am 15. November l. J. tritt der Nachtrag VI zum Tarife Theil II, Heft 1 für oben bezeichneten Verband in Kraft.

Dieser Nachtrag, enthaltend Aenderung der Nomenklatur der Ausnahmetarife Nr. 3 A u. 3 B, Ausnahmetarif Nr. 38 (Getreide etc.), Ausnahmetarif Nr. 39 (Pottasche) und Ausnahmetarif Nr. 40 (Obst, frisches, in Körben verpackt), ist bei den betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Wien, am 26. Oktober 1891. (2201)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. (Einführung des Gütertarifes der Transdanubischen Lokaleisenbahnen.) Auf den, im Betriebe der Kön. Ung. Staatseisenbahnen stehenden Transdanubischen Lokaleisenbahnen tritt mit dem Tage der Betriebseröffnung der Linie Pozsony-Szombathely (Pressburg - Steinamanger) der Gütertarif (Theil II) dieser Lokalbahnen in Kraft, welcher die auf den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den Linien Boba-Tapolcza-Ukk-Csáktornya- und Pozsony-Szombathely der genannten Lokaleisenbahnen bezüglichen Bestimmungen und Gebühren enthält.

Durch diesen Tarif werden die vom Tage der Betriebseröffnung gültigen Gütertarife der Boba-Jánosháza-Sümeger-, Sümeg-Tapolczaer- und Csáktornya-Zala-Szt. Ivan-Ukker (Zalaer) Lokaleisenbahnen sammt den Nachträgen I u. II zu dem Lokaltarife der zuerst genannten Lokaleisenbahn ausser Kraft gesetzt.

Exemplare dieses Tarifes sind in der Tarifabtheilung der Kön. Ung. Staatseisenbahnen für 30 kr. pro Stück erhältlich.

Budapest, am 23. Oktober 1891. (2202)
Die Direkton.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. (Nachtrag II zu dem Gütertarif (Theil II) der Nagyvárad-Belényes-Vaskoher Lokaleisenbahn.) Zu dem vom 1. Oktober 1890 gültigen Gütertarif (Theil II) der im Betriebe der Kön. Ung. Staatseisenbahnen stehenden Nagyvárad-Belényes-Vaskoher Lokaleisenbahn tritt mit 1. November l. J. der Nachtrag II in Kraft, welcher die Aenderung der im Verkehre mit den Stationen Nagyvárad und Püspökfürdö bestehenden Stationstarife, sowie die Ergänzung des Ausnahmetarifes I und der Bestimmungen bezügl. Ab- und Auflegegebühr enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind im Tarifbüreau der Kön. Ung. Staatseisenbahnen für 5 kr. pro Stück erhältlich.

Budapest, im Monate Oktober 1891. (2203)
Die Direktion.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Elbeumschlags-Verkehr. Für Getreide etc. (Ausn.-Tarif Nr. 9a im Kartirungswege, 9b für Hamburg im Rückvergütungswege und 9c für Holland, Belgien und Frankreich im Rückvergütungswege) treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bezw. Rückvergütungswege bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis Ende Dezember 1892 in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Czegled	a) 274 ℳ b) 253 „ c) 234 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Czegled	a) 269 ℳ b) 248 „ c) 229 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Czegled	a) 309 ℳ b) 288 „ c) 269 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche ad a und b 10 ℳ, ad c 5 ℳ pro 100 kg beträgt. Die Frachtsätze für Dresden-Elbkai ermässigen sich für Kleie und Oelkuchen um 7 ℳ pro 100 kg.

Wien, am 23. Oktober 1891. (2204)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

3. Verdingungen.

Königliche Eisenbahndirektion Berlin. Verdingung von 825 Stück kiefernen Telegraphenstangen verschiedener Länge am Montag, 30. November 1891, Vormittags 10 Uhr. Angebote sind postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Telegraphenstangen“ an unterzeichnete Dienststelle Berlin O Koppenstrasse 88/89 bis zu der vorstehend für die Eröffnung des Angebots bestimmten Zeit einzureichen. Ebendaselbst können Angebotbogen und Bedingungen eingesehen und gegen postfreie Einsendung von 50 ℳ baar nebst 5 ℳ Bestellgeld oder 50 ℳ in Zehnpfennig-Reichspost-Briefmarken bezogen werden. Zuschlag erfolgt bis 14. Dezember 1891. (2205 MG)

Baut. Bür. (Telegraphenverwaltung).

Verding von Werkstatts-Nutzhölzern und Hammerstielen. Die im Rechnungsjahre 1892/93 erforderlichen:

1 185 cbm Eichenholz,
21 „ Elsenholz,
24 „ Eschenholz,
2 871 „ Kiefernholz,
10 „ Mahagoniholz,
23 „ Nussbaumholz,
175 „ Pappelnholz und
9 300 Stück Hammerstiele von Hickory-Holz

sollen in öffentlicher Ausschreibung — nach 37 Loosen getrennt — verdungen werden.

Bedingungen, Maassnachweisung und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhauerstrasse Nr. 1 zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 30 ℳ bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote findet im vorbezeichneten Büreau
am 16. November 1891,
Vormittags 11 Uhr,
statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 7. Dezember 1891 einschliesslich.

Magdeburg, den 24. Oktober 1891. (2206)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Für das Büreau des Betriebs-Vorstandes der Bahn untergeordneter Bedeutung Wittenberge-Perleberg wird als Büreauvorsteher ein mit der Kassenführung, dem Verkehrs-Tarif-Reklamationswesen usw. vollständig vertrauter Beamter zum 1. Januar n. Js. gesucht.

Geeignete Bewerber wollen Lebenslauf, sowie Zeugnisse über ihre bisherige Beschäftigung unter Angabe der Gehaltsansprüche bis zum 1. Dezember d. J. an uns einreichen.

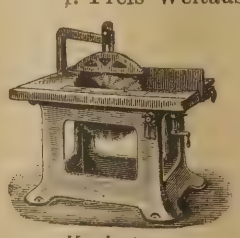
Perleberg, den 28. Oktober 1891.
Der Magistrat.

Soeben erschien:

Engelmann's Kalender f. Eisenbahn-Beamte Jahrg. 1892. 2 Theile m. gross. Eisenbahnkarte. Subscipt.-Preis f. Beamte Rm. 1, 75, für Nichtbeamte Rm. 3 (Porto 0,20 pro Exempl.). Mein im 10ten Jahrgange erscheinender Fachkalender ist vollständig umgearbeitet worden und enthält eine grosse Auswahl höchst wichtiger Bestimmungen, sowie das bekannte Adressbuch des Beamtenstandes. Specielle Inhaltsverzeichnisse franco-gratis.

Berlin W., Lützowstr. 97.
Julius Engelmann, Verlag.

1. Preis Weltausstellung Wien. 1. Preis Braunschweig 1877 und 1881.



Heckner & Co.
Braunschweig.
Specialfabrik für
Säge- u. Holzbearbeitungs-Maschinen
neuester, bestbewährter Construction.
Compl. Fabrikanlagen mit Transmission nach langjähriger Erfahrung.

Kreissäge. Hobelmaschine.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 86. **Zeitung des Vereins** 1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 24 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche einzelne Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 4. November 1891.

Inhalt:

Der Werth der Individualität im Eisenbahnbetriebe.
Vereins-Mittheilungen:
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Betriebsergebnisse und Eröffnungen im September d. J.
Internation. Eisenb.-Frachtrecht.
Einführung der Einheitszeit im äusseren Eisenbahndienst in Elsass-Lothringen.
Projektirte elektrische Hochbahn in Berlin.
Projektirte Berliner Untergrundb.
Projekt: Saarau-Striegau-Bolkenhain-Merzdorf.
Vorarbeiten.
Betriebseröffnungen.
Eröffnungen und Erweiterungen d. Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Aenderung von Stationsnamen.
Preussische Staatseisenbahnen.
Projektirter neuer Deutsch-Belgischer Eisenbahnanschluss.
Pferdebahn Pankow-Niedersch Schönhausen.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Verband der Oesterr. Lokalb.
Kombinirung d. Wagenladungsmit d. Stückgut-Tarif (Schiedsspruch).
Aus den Niederlanden:
Niederländische Staatseisenb.
Niederl.-Indische Staatseisenb.
Dampfschifffahrt Vlissingen-Queenborough.
Aus Frankreich:
Zurückbeförderung d. Manövertruppen.
Krankenbeförderung während d. Manövers.
Militärsendungen in Friedenszeiten.
Pariser Stadtbahn.
Konzessionsertheilung.
Abänderung d. Lokalb.-Gesetzes.
Tragbare Brücken.
Prüfung und Ueberwachung eiserner Brücken.
Neue elektrische Zugförderung.
Nord-Orientbahn.
Abänderung der Eisenbahn-Signalordnung.
Zusammenstellbare Rundreisehefte auf d. Mittelmeernetze.
Stand der Ausführung des de Freycinet'schen Entwurfes.
Personalnachrichten:
Preussische Staatseisenbahnen.
Hessen. — Frankreich.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnung von Stationen.
2. Güterverkehr.
3. Be- und Entladefristen.
4. Lagerzinsen.
5. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Der Werth der Individualität im Eisenbahnbetriebe.

Anlässlich der grossen Eisenbahnunfälle, welche sich in der letzteren Zeit in rascher Folge ereigneten, hat die „Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt“ eine Abhandlung veröffentlicht, welche auch in dieser Zeitung (Nr. 77 S. 742) wiedergegeben wurde und in welcher der Ausspruch gethan wird, dass die Eisenbahnunfälle an Zahl und Umfang zunehmen und die Ursache dieser beunruhigenden Erscheinung in der Verminderung der Werthschätzung der Individualität und der Erziehung und Eignung der Eisenbahnbeamten zu suchen sei. Der erste Theil dieser Behauptung kann in so allgemeiner Form nicht als unbedingt richtig hingenommen werden und verlangt eine so ausführliche statistische Behandlung, wie ihm solche durch M. R. von Pichler in Nr. 78 S. 749 d. Ztg. zu theil geworden ist. Es dünkt uns aber auch viel zu weit gegangen, wenn mit einer gewissen Bestimmtheit ausgesprochen wird: die Zahl der Unfälle stehe in geradem Verhältnisse zu der Qualität der Dienstleistung und diese sei durch die individuelle Ausbildung der Eisenbahnbeamten allein bedingt.

In England wird — gerade wie es der ungenannte Autor des oberwähnten kurzen Artikels verlangt — auf das „Können“ im Eisenbahnbetriebe seit jeher weit mehr Werth gelegt, als auf das „Wissen“; in England werden die Beamten für den eigentlichen exekutiven Betriebsdienst, wie auch für den Verwaltungsdienst, von frühester Jugend an in ganz individueller, eigentlich schon einseitiger Weise ausgebildet — und doch sind auf den Englischen Bahnen die Eisenbahnunfälle gewiss nicht seltener und minder furchtbar, als auf den Deutschen oder Oesterreichischen Eisenbahnen. Bei Eisenbahnunfällen spielen die Unvollkommenheit der menschlichen Einrichtungen überhaupt, dann Irrungen, Zufälligkeiten eine grosse Rolle und gegen derartige menschliche Schwächen und Fehler vermag auch die Individualität nicht immer aufzukommen. Pflichten wir also auch dem Verfasser hinsichtlich der allgemeinen Fassung seines Mahnwortes — denn als solches tritt die erwähnte Abhandlung eigentlich vor die Oeffentlichkeit — nicht vollkommen bei, so sind wir doch hinsichtlich der hohen Bedeutung einer richtigen Werthschätzung der Individualität des Eisenbahnbeamten mit ihm derselben Meinung; ja, wir möchten noch einen Schritt weiter gehen, als er und möchten sagen, dass eine vollkommen ökonomische, zweckentsprechende und sichere Abwickelung des Eisenbahnbetriebes ohne angemessene individuelle Ausbildung einerseits der Beamten und andererseits des Betriebes selbst nicht erreichbar erscheint. Ich beabsichtige im nachfolgenden dieses interessante Thema, soweit die Ausbildung der Beamten in Betracht kommt, näher zu erörtern, muss jedoch vorausschicken, dass mir hierbei vorwiegend die Verhältnisse bei den Oesterreichischen Eisenbahnen, in deren Entwickelung ich durch Jahrzehnte mitten inne gestanden bin, vor Augen schweben,

wenn auch — soweit mir aus eigener Anschauung bekannt ist — in anderen Staaten des Europäischen Festlandes ähnliche Thatsachen vorherrschend sind.

In den ersten Jahren des Eisenbahnwesens galt es auf allen Gebieten desselben neues zu schaffen, das Vorhandene rasch auszubilden, das Werdende möglichst zu vervollkommnen. Unerwartete Hindernisse boten sich allerorten dar, fast jeder Tag brachte neue Erscheinungen, die man bisher kaum geahnt hatte und die auch eine ganz neuartige Behandlung verlangten. Die Signalmittel waren unvollkommen, die Erfahrungen höchst bescheidene. Unter solchen Verhältnissen spielte die Individualität des Beamten eine wichtige Rolle; die Abwickelung des Verkehrs in seinen vielen neuen Formen forderte rasche Auffassung, grosse Geschicklichkeit von jedem einzelnen Beamten. Zu jenen Zeiten war und konnte auch von einer „Centralisirung" der gesammten Verwaltung und Betriebsleitung nur in sehr geringem Umfange die Rede sein; die exponirten Organe waren mit einer Selbständigkeit ausgestattet, von welcher unsere heutige Generation kaum eine Ahnung hat. Allmählich änderten sich diese Verhältnisse. Aus den anfangs wirren Erscheinungen kristallisirten sich klare und feste Normen und Regeln heraus; die Erfahrungen mehrten sich an Zahl, Umfang und Werth; man erkannte die Bedeutung derselben für die ökonomische und sichere Abwickelung des Betriebes und war bemüht, dasjenige, was in vielen Fällen erprobt worden war und sich gut erwiesen hatte, zur allgemeinen Kenntniss und Anwendung zu bringen. So entstanden die zahlreichen Vorschriften, „Instruktionen", welche heute dickleibige Bände bilden und den gesammten Betrieb bis in die kleinsten Einzelheiten in einheitlicher Weise regeln.

Wenn man von Mangelhaftigkeiten und Widersprüchen in den bestehenden Instruktionen absieht, wenn man ausser Betracht lässt, dass einzelne Bestimmungen derselben oft unausführbar gemacht werden, indem die Eisenbahnverwaltungen nicht jene Mittel, welche deren Befolgung erfordern würde, zur Verfügung stellen, wenn wir also die Instruktionen nur im allgemeinen, ihrem Zweck und ihrer Bedeutung nach ins Auge fassen, so wird man den besonderen Werth derselben unbedingt anerkennen müssen. Indem sie die durch Jahrzehnte unter verschiedenen Umständen erworbenen Erfahrungen in geläuterter Weise enthalten, entheben sie den einzelnen der Mühe, Sorge und Plage, in jedem auftretenden Falle erst selbst wieder zu prüfen, zu probiren, zu lernen und vielleicht auch ab und zu bitteres Lehrgeld zu bezahlen; sie suchen aber auch die Oekonomie und namentlich die Sicherheit des Betriebes von falschen Voraussetzungen, unrichtigen Berechnungen, von dem Mangel an Erfahrungen, von der praktischen Unsicherheit der Beamten unabhängig zu machen.

So treten die Instruktionen in ihrem Urwesen als Lehrbücher, Hilfsbücher oder, vielleicht treffender gesagt, als Leitfaden für die sichere Abwickelung des Betriebes auf. Ihren vollen Werth aber konnten sie füglich nur dadurch erlangen, dass man über diese Bedeutung hinausging, dass man ihre Befolgung nicht dem freien Willen des einzelnen überliess, sondern dieselbe zur unbedingten Pflicht machte. Die Instruktionen bilden demnach ein Gesetz, dessen Nichtbeachtung strafbar erscheint und bestraft werden muss. Daraus folgt aber die Nothwendigkeit ihrer genauen Kenntniss seitens der einzelnen Beamten, die Forderung, dass jeder sich in ihnen rasch zu orientiren, sie im gegebenen Falle mit Sicherheit anzuwenden und zu verwerthen weiss.

Man wird zugeben müssen, dass eine derartig entwickelte Einrichtung die Gefahr in sich birgt, eine gewisse mechanische Handhabung der gegebenen Regeln herbeizuführen, jede selbstständige Erwägung zu behindern und jede individuelle Regung zu ersticken. Leider ist bei der weiteren Ausbildung des Eisenbahnwesens in dieser Beziehung die gefährliche Klippe nicht glücklich umschifft worden. Man begnügt sich heute mit der Kenntniss und richtigen Handhabung der Instruktionen, ohne auf das allgemeine Verständniss, auf die Erkenntniss ihres Zusammenhanges mit dem Wesen des Betriebes irgend einen Werth zu legen. Darum verlangt man auch keine spezielle Vorbildung für den Eisenbahnbeamten; man begnügt sich entweder mit jener ganz allgemeinen Bildung, welche die Mittelschule verleiht oder mit jener vorzüglich auf den Bau von Eisenbahnen gerichteten allgemeinen technischen Ausbildung, welche an der Technik gewonnen wird. Eine erziehungsmässig (pädagogisch) erworbene Kenntniss des Eisenbahn-Betriebswesens wird nicht gefordert. Der junge Mann wird einfach mitten in das praktische Leben gestellt, es werden ihm die Instruktionen in die Hand gegeben und ihm der gute Rath ertheilt: wohl acht zu haben, wie es die älteren Herren machen. Sobald dann eine mehr oder minder strenge Prüfung den Beweis erbracht hat, dass der „Kandidat" sich in den dickleibigen Instruktionen halbwegs zurecht findet, wird derselbe ohne weiteres auf einen verantwortungsvollen Posten gestellt. Was er bisher von den Vorschriften sich noch nicht eingeprägt, das lernt er nun noch von Fall zu Fall, häufig unterstützt durch Verweise und Geldstrafen, vielfach vertrauend auf die langjährige Praxis der anderen Beamten und auf sein Glück. So ist es gekommen, dass das unwahre Wort gang und gäbe wurde: der Eisenbahnbeamte stehe jederzeit mit einem Fusse im Kriminal. — Das Bild, das ich eben in grossen Zügen entworfen, gilt wohl vornehmlich von den Beamten des Verkehrsdienstes; aber die Verhältnisse liegen auch in allen anderen Zweigen des Betriebsdienstes ganz ähnlich, namentlich in jenen des Zugförderungs- und Bahnaufsichtsdienstes. Ueberall die gleiche, jede Individualität erstickende Herrschaft der zum todten Buchstaben herabgedrückten Instruktionen, überall die gleiche, jede erfrischende geistige Regung lähmende Macht der Geschäftsgewandtheit, überall jener starre Geist der Vereinheitlichung (Centralisirung), welcher in oft kleinlichem Sinne darüber wacht, „dass alles wohl sich zieme, was geschieht."

Der Eisenbahnbetrieb verträgt — unserer Meinung nach, die ja auch im allgemeinen von dem Verfasser des eingangs erwähnten Artikels getheilt wird — diese Verhältnisse nicht; im Gegentheil, dieselben sind geeignet, das unermüdliche Streben nach Erhöhung der Betriebssicherheit in gewisser Weise und in vielleicht nicht unbedeutendem Grade zu hindern. Was sich Tag für Tag in ewig gleicher Art abspielt und wiederholt, kann füglich durch ganz genaue, unabänderlich festzuhaltende Formeln und Regeln geleitet werden; der Eisenbahnbetrieb ist jedoch reich an Ausnahmefällen und Unregelmässigkeiten, welche wieder so mannigfacher Natur sind, dass es nicht leicht, ja dass es eigentlich unmöglich ist, für alles durch strikte Verhaltungsmaassregeln vorzusorgen, weil oft scheinbar unbedeutende Umstände eine Aenderung der Dispositionen zweckmässig und förderlich erscheinen lassen können. Wir sind weit entfernt davon, und wir glauben, schon die vorstehenden Zeilen legen hierfür Zeugniss ab, die Nothwendigkeit der Dienstesvorschriften und ihrer unbedingten strikten Handhabung irgendwie zu verneinen oder überhaupt nur zu bezweifeln; wir glauben jedoch, dass diese Vorschriften gleichsam nur das Normalmaass der Sicherheit anstreben, ich möchte sagen, jene Sicherheit, welche bei normalem Verkehr oder in den häufiger auftretenden Unregelmässigkeiten ähnlichen Charakters eben durch Vorschriften erreicht werden kann. In vielen Fällen aber wird es zur Verhütung unglücklicher Ereignisse usw. nothwendig sein, sich nicht mit diesem normalen Maasse der Sicherheitsvorkehrungen zu begnügen, sondern über dasselbe, über die Instruktionen hinauszugehen. Einige Beispiele mögen diese Ansicht begründen.

Auf einer Gebirgsbahn hatte ein wolkenbruchartiger Regen einen nicht vollkommen gefesteten Damm an einer Stelle, ziemlich inmitten zweier weit entfernter Bahnhöfe liegend, in Bewegung gebracht, d. h. eine nicht unbedeutende Setzung verursacht; der Lokomotivführer des Abendschnellzuges hatte den Vorfall rechtzeitig bemerkt und überfuhr die gefahrdrohende Stelle mit grosser Vorsicht. In der nächsten Station wurde die vorschriftsmässige Meldung erstattet und sofort den

Instruktionen gemäss vorgegangen. Unterdessen aber war der Postzug bereits an die betreffende Stelle gelangt und entgleist. Dieser Unfall wäre vermieden worden, wenn das Personal des Schnellzugs nicht blos einfach erwogen hätte, was die Instruktionen gebieten, sondern selbständig gedacht und gehandelt, d. h. dem der Unfallstelle zunächst postirten Streckenwächter von der gemachten Beobachtung verständigt hätte.

Noch markanter erscheint uns das folgende Beispiel. Die Nachbarstationen A und B — die Namen thuen nichts zur Sache — trennt ein ziemlich bedeutender Bergrücken, welchen der Schienenweg beiderseitig mit kühnen Steigungen erklimmt. Am Tage des in Rede stehenden Ereignisses hatten alle Züge infolge heftiger Schneestürme lange Verspätungen; dies war auch bei dem von A gegen B um Mitternach verkehrenden Postzuge der Fall, welchem überdies eine leere Maschine folgte. War schon das Festhalten an diesem regelmässigen Zugverkehre unter so ungünstigen Witterungsverhältnissen durchaus nicht gerechtfertigt, so beging noch der Stationsbeamte in A den Fehler, den Zeitunterschied zwischen dem schweren Postzuge und der leichten Lokomotive instruktionsgemäss mit 10 Minuten festzusetzen, anstatt in Erwägung aller herrschenden Umstände diesen Zeitabstand wesentlich zu vergrössern. Thatsächlich ereilte die Lokomotive den Postzug unmittelbar jenseits der Höhe und es erfolgte, da der Lokomotivführer keine Signale wahrnahm, ein ziemlich heftiger Zusammenstoss.

Ein ähnlicher Unfall war es, — wenn ich nicht irre — welcher die Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen vor längerer Zeit veranlasste, ausdrücklich darauf aufmerksam zu machen, dass der Eisenbahnbeamte in jenen Fällen, wo es die Sicherheit des Betriebes erfordert, mit den Sicherheitsvorkehrungen ungehindert über das durch die Instruktionen vorgeschriebene Maass hinausgehen darf und soll. Das ist nun sehr richtig und schön — aber man darf diese Frage nicht vom grünen Tische aus erwägen, man muss sie vom Standpunkte des ausübenden Beamten betrachten, welcher für jede Ueberschreitung der Instruktionen verantwortlich ist und welcher ebensowohl zur Rechenschaft gezogen wird, wenn er einen Zug entgegen den Instruktionen zu früh, als wenn er ihn entgegen diesen Instruktionen zu spät abgehen lässt. Die Beurtheilung seiner Handlungen wird nun aber auch in Fällen, wie solche es sind, die durch vorstehende Beispiele gekennzeichnet werden sollten, sich vollständig nach der Auffassung seiner Vorgesetzten richten und da eben diese seine Richter zumeist den gleichen Ausbildungsgang im Eisenbahnbetriebe gewandelt und daher zum grössten Theile in den gleichen Anschauungen befangen sind, wie er, so ist eben jeder individuellen Beurtheilung und Auffassung, jedem durch die Verhältnisse gebotenen selbständigen Denken und Handeln, jeder von freiem Geiste beseelten Handhabung der Dienstesvorschriften ein Riegel vorgeschoben. Die Instruktionen sind nicht mehr ein lebendiges Wort, das dem ausübenden Beamten in seiner schwierigen Dienstleistung rathend und helfend zur Seite steht, das ihm in Zeiten der Gefahr die richtigen Wege weist, ohne ihn starr an das Unzulängliche zu fesseln — sie sind vielmehr der todte Buchstabe geworden, der sich auf die gesammte Entwickelung des Eisenbahnbetriebes mit bleierner Schwere legt.

Wenn wir den ungenannten Verfasser des eingangs erwähnten Artikels richtig verstanden haben, so ist er über den Werth der Individualität für den Eisenbahnbetrieb mit uns einerlei Anschauung. Er erblickt jedoch die Ursache ihrer Verminderung in der zunehmenden Anwendung mechanischer Signale, ohne irgend welche Vorschläge zur Verbesserung der von ihm beklagten Zustände, denen er einen so hohen Einfluss auf die Betriebssicherheit beilegt, zu erstatten. Nun, wir haben im vorstehenden versucht nachzuweisen, dass sich diese Zustände mehr oder weniger naturgemäss entwickelt haben und die Vervollkommnung der Signale keine Schuld daran trägt. Ein Stillstand in der Entwickelung des Signalwesens oder vielleicht gar die Rückkehr zu den ehemaligen bescheidenen Verhältnissen derselben würde den Werth der Individualität im Eisenbahnbetriebe nicht steigern. Soll dies Ziel erreicht werden, dann ist es nothwendig, das Vertrauen in die individuelle Auffassung zu heben, indem man die Beamten zu einer solchen erzieht.

Im Handwerke, im Gewerbe, in der gesammten industriellen und kaufmännischen Thätigkeit hat man den hohen Werth einer fachlichen, schulgemässen Vor- und Ausbildung anerkannt und ist zu der Ueberzeugung gelangt, dass ein Fortschritt nicht erzielbar ist, so lange die handwerksmässige Tradition und die Routine allein das grosse Wort führen; es wurden deshalb Handwerker- und Gewerbeschulen, Industrie- und Handelsschulen ins Leben gerufen. Nur im Eisenbahnbetriebe, wo doch weit wichtigere Interessen in Frage kommen, sollte es genügen, den „Lehrling", welchem das Eisenbahnwesen gänzlich fremd ist, durch Einpauken der Instruktionen und durch mechanische Einübung der handwerksmässigen Abwickelung des Dienstes zu einem „Meister" auszubilden, dessen Aufgabe es ist, auf den steten Fortschritt in seinem Berufe hinzuwirken und in die ganze Abwickelung des Betriebes einen freien, höheren Geist, eine individuelle Auffassung zu tragen?

Dass die Erkenntniss von der Unzulänglichkeit der Vor- und Ausbildung unserer Eisenbahnbeamten schon in weiteren Kreisen erwacht ist, beweist die Schaffung von Fachkursen und Vorlesungen für Eisenbahnbeamte in Wien, Budapest, Berlin, Köln usw. Mit diesen Kursen ist — seien wir offenherzig — sehr wenig geholfen, denn sie sind nur einzelnen zugänglich, welche höhere Stellungen anstreben und in der glücklichen Lage sind, diese Vorlesungen überhaupt besuchen zu können. Soll aber das vorerwähnte Ziel erreicht werden, dann muss eine schulgemässe fachliche Vorbildung von jedem, welcher eine Anstellung im Eisenbahnbetriebe wünscht, in jenem Umfange gefordert werden, welcher der angestrebten Stellung entspricht. Es ist nicht der Zweck unserer heutigen Abhandlung, auf die Art und Weise der Durchführung dieses Prinzipes näher einzugehen; wir wollten lediglich die Nothwendigkeit einer geeigneten, fachlichen Vorbildung der Eisenbahnbeamten nachweisen. Nur bemerken möchten wir, dass die Gründung neuer Fachschulen nicht nothwendig erscheint; es genügt, die vorhandenen zu erweitern. An den technischen Hochschulen wären Vorträge über Bahnerhaltung, Eisenbahnbetrieb usw. abzuhalten; an den höheren und niederen Gewerbeschulen, an den Real- und Handelsschulen, an den Maschinenbau- und Handwerkerschulen liessen sich Fachabtheilungen für den höheren und niederen Verkehrsdienst, für den Bahnaufseher-, Lokomotivführer- und Lokomotivheizer-Dienst usw. einrichten.

Der Verfasser des eingangs citirten Artikels bedauert, dass man in der Gegenwart beim Eisenbahnbetriebe mehr Werth auf das Wissen legt, als auf das Können. Nun, man würde uns Unrecht thun, wenn man aus vorstehenden Darlegungen den Schluss zöge, dass wir Freunde jener Ueberbürdung an Wissen sind, welche für die Praxis nicht nur ohne Werth ist, sondern unter Umständen auch nachtheilig sein kann. Auch wir halten „verlässliches Können" für unbedingt nothwendig, doch glauben wir eben, dass ein solches Können nur bei entsprechender fachlicher Vorbildung gewonnen werden kann. Ohne ein auf solcher Basis beruhendes Können wird der Beamte zur todten Maschine, welche in dem Augenblicke versagt, wo höhere Forderungen als die alltäglichen an sie gestellt werden; ohne ein solches Können wird niemals die Individualität des Beamten wachgerufen werden, welche gerade in Momenten der Gefahr unerlässlich ist — wie vollkommen auch immerhin die Instruktionen ausgebildet sein mögen. Z.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3827 vom 31. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des in der Freiburger Sitzung des Wagenausschusses eingesetzten Unterausschusses, Begleitschreiben zum Protokoll der am 22./23. Oktober d. J. in Dresden abgehaltenen Unterausschusssitzung (abgesandt am 2. d. Mts.). (Die nächste Sitzung des Unterausschusses soll am 2. Dezember d. J. in Berlin stattfinden.)

Aus dem Deutschen Reich.

Betriebsergebnisse und -Eröffnungen im Monat September d. J.

Die vom Reichs-Eisenbahnamt im „Reichs- und Staatsanzeiger" veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat September d. J. ergibt für die 70 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammt-Betriebslänge von 36 823,91 Kilometer, folgendes: Im Monat September d. J. betrug die Einnahme: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 34 843 790 ℳ oder 2 866 407 ℳ mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 964 ℳ oder 7,47 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 70 669 256 ℳ oder 2 846 429 ℳ mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1 925 ℳ oder 2,78 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres. In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende September d. J. betrug die Einnahme: A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfesst: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 157 596 100 ℳ oder 5 848 260 ℳ mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 5 405 ℳ oder 1,87 % mehr als in demselben Zeitraum des Vojahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 343 459 239 ℳ oder 16 203 717 ℳ mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 11 582 ℳ oder 2,90 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres. B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt, a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 49 534 983 ℳ oder 985 958 ℳ mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 7 191 ℳ oder 0,13 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 88 292 049 ℳ oder 3 321 524 ℳ mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 12 693 ℳ oder 1,85 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Eröffnet wurden am 1. September die Strecke Forst-Weisswasser 29,92 km (Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin), am 26. September die Verbindungsstrecke Köln Gereon-Nippes und Köln Gereon-Ehrenfeld, zusammen 1,36 km, wogegen frühere Verbindungsstrecken von zusammen 1,85 km ausser Betrieb gesetzt wurden (Königliche Eisenbahndirektion [linksrheinische] zu Köln).

Internationales Eisenbahn-Frachtrecht.

Am 3. November d. J. tritt in Wien eine Konferenz behufs Ergänzung des Berner Uebereinkommens über den internationalen Eisenbahn-Frachtverkehr zusammen. Als Abgeordnete Deutschlands nehmen an derselben theil: der Geheime Ober-Regierungsrath Dr. Gerstner vom Reichs-Eisenbahnamt, der Geheime Ober-Regierungsrath Dr. v. d. Leyen vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten und der Geh. Regierungsrath Dr. Hoffmann vom Reichs-Justizamt.

Einführung der Einheitszeit im äusseren Eisenbahndienst in Elsass-Lothringen.

Die Einführung der Mitteleuropäischen Zeit auch im äusseren Eisenbahndienst (in den veröffentlichten Fahrplänen, auf den Bahnhofsuhren usw.) schreitet, nachdem die Süddeutschen Eisenbahnverwaltungen die Einführung für den 1. April 1892 beschlossen haben, naturgemäss unaufhaltsam weiter fort. Auch die Generaldirektion der Reichsbahnen in Elsass-Lothringen hat nunmehr die Genehmigung erhalten, die gleiche Maassregel auf ihren Eisenbahnlinien ebenfalls am 1. April 1892 zur Einführung zu bringen. Zu beachten ist hierbei, worauf das „Centralblatt der Bauverwaltung" hinweist, dass die am meisten nach Westen gelegenen Eisenbahnstationen in Elsass und Lothringen denselben Unterschied zwischen Mitteleuropäischer und Ortszeit haben, wie die an der westlichen Grenze Preussens belegenen Eisenbahnstationen, nämlich bis zu 36 Minuten. Unter Zusammenfassung mit den früheren (in Nr. 76 S. 731 und in Nr. 80 S. 767 [Anmerk.] d. Ztg.) Mittheilungen ergibt sich also, dass die Einführuug der Mitteleuropäischen Zeit auch im äusseren Dienst der Deutschen Eisenbahnen am 1. April 1892 nunmehr für die Bayerischen, Württembergischen und Badischen Staatseisenbahnen, für die rechts des Rheins liegenden Bayerischen (Pfälzischen) Privatbahnen und für die Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen gesichert ist.

Projektirte elektrische Hochbahn in Berlin.

In Ergänzung unserer Mittheilung in Nr. 84 S. 802 d. Ztg. theilen wir mit, dass nach weiteren Berichten sich um die Konzession für eine Berliner elektrische Hochbahn nicht nur die Firma Siemens & Halske, sondern auch ein aus Grossindustriellen und anderen angesehenen Persönlichkeiten zusammengesetztes Konsortium bewirbt.

Wer die Konzession erhält und die Bahn baut, darüber ist noch nichts zu sagen. Was das Projekt des letztgenannten Konsortiums betrifft, so unterscheidet es sich von demjenigen der Firma Siemens & Halske in mehreren Stücken. Es will zunächst die Bahn, so weit sie den Kanal benutzt, stets mitten über der Kanallinie entlang führen und nicht wie jenes, bald an der nördlichen, bald an der südlichen Seite derselben; es soll ferner die Bahnlinie nicht an der Warschauer Strasse, sondern am Schlesischen Bahnhof beginnen und nicht die Skalitzer Strasse westlich des Görlitzer Bahnhofes durchlaufen, sondern den Görlitzer Bahnhof selbst berühren. Vom Görlitzer Bahnhofe läuft die Linie auf kürzestem Wege nach dem Kanale und benutzt diesen bis dicht vor dem Stadtbahnhofe Zoologischer Garten, um dann nach Süden abzuschwenken und an diesem Bahnhofe zu endigen. An Seitenlinien ist zunächst nur eine in Aussicht genommen, und zwar würde diese vom Halleschen Thore abzweigen, über den Belle-Allianceplatz und die Lindenstrasse entlang nach dem Spittelmarkt laufen, von dort wieder den nächsten Weg zum Wasser suchen und über die Jungfernbrücke hinweg durch den Mühlgraben bis zum Rothen Schlosse gehen, wo sie endigt. Durch diese Seitenlinie würde unter Benutzung freien Baugrundes Schlossplatz und Spittelmarkt und so das Centrum von Berlin mit der Hauptstrecke verbunden werden. Die Haltestellen der Hauptstrecke sind Schlesischer Bahnhof, Köpnicker Strasse, Görlitzer Bahnhof, Kottbuser Brücke, Bärwaldbrücke, Hallesches Thor, Möckernbrücke, Potsdamer Brücke, Lützowplatz, Lichtensteinbrücke und Zoologischer Garten, diejenigen der Seitenlinie: Hallesches Thor, Jerusalemer Kirche, Spittelmarkt und Schlossplatz. Die Führung des Bahnkörpers über dem Kanal erfolgt auf Längsträgern, welche durch in angemessenen Entfernungen angelegte Querbögen gestützt werden. Diese von den Böschungen des Kanals aufsteigenden Querbögen engen weder das Kanalprofil selbst, noch die Strassen seitlich des Kanals ein, hindern also weder Schifffahrt noch Strassenverkehr. Die Bahnhöfe finden überall freie Plätze oder platzartige Erweiterungen der Strasse vor und beanspruchen vom Strassenlande nichts weiter, als Raum für eine Treppe. Der betreffende Entwurf schreibt sich schon aus dem Jahre 1882 her und entstand unmittelbar nachdem der Siemens'sche Plan, eine elektrische Hochbahn die Friedrichstrasse entlang zu führen, gescheitert war.

Projektirte Berliner Untergrundbahn.

Das Projekt der Berliner elektrischen Untergrundbahn, welche eine wichtige Ergänzung der bestehenden Verkehrsmittel bilden würde, umfasst, wie der „Nat.-Ztg." berichtet wird, nicht nur 1. die Linie Kreuzberg-Wedding im Zuge der Belle-Alliance-, Friedrich- und Chausseestrasse, sondern 2. auch die Linie Schöneberg-Viehhof im Zuge der Potsdamer, Leipziger, Gertraudtenstrasse des Molkenmarktes, Alexanderplatzes und der Landsberger Strasse, 3. eine innere Ringlinie, die am Halleschen Thor beginnt und im Zuge der Königgrätzer Strasse das Potsdamer und Brandenburger Thor berührt, den Schiffbauerdamm entlang zum Bahnhof Friedrichstrasse führt, dann zum Alexanderplatz, von dort zum Moritzplatz und wieder zum Halleschen Thor führen soll. Alle drei Linien schneiden sich und die vorhandenen Bahnhöfe der Stadtbahn. Die drei Untergrundlinien sollen verschiedene Höhenlagen bekommen, um jeden Zusammenstoss auszuschliessen. An den Kreuzungspunkten sollen die Linien durch Treppen mit einander in Verbindung gebracht werden. Die Friedrichstrassenlinie würde von allen projektirten Linien die geringste Tieflage haben, aber immer noch 9 m unter der Erdoberfläche geführt werden. — Die Betriebskraft wird die elektrische Kabelleitung liefern, von der der Strom durch die Lokomotive abgehoben wird. Es sollen sich die Züge in beiden Richtungen in Zwischenräumen von 3 Minuten folgen. Jeder Zug wird aus Lokomotive und 3 Wagen zu 40 Personen bestehen, also 120 Personen befördern können. Die Geschwindigkeit der Züge soll 25 km in der Stunde sein. Man würde also von dem Halleschen Thor nach den Linden in etwa 5 Minuten gelangen. Für die ganze Strecke, wie überhaupt den ganzen unterirdischen Betrieb, in welchem nach Vollendung weiterer Linien Kombinationsbillete eingeführt werden sollen, ist den Behörden der Einheitspreis von 10 ₰ in Vorschlag gebracht worden.

Nach den in der betreffenden Denkschrift enthaltenen Angaben, soweit sie bekannt geworden, erfordert der Bau der kleinsten Linie Kreuzberg-Wedding ein Kapital von rund 12 Millionen Mark, welches bereits vorhanden sein soll. Die Ausführung der Strecke Schöneberg-Viehhof und der Ringbahn, welche zusammen etwa dreimal so lang sind, würde demnach 36 Millionen Mark erfordern, so dass es sich bei dem ganzen Unternehmen um ein Anlagekapital von etwa 50 Millionen Mark handelt. Das Projekt ist von der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft aufgestellt.

Projekt: Saarau-Striegau-Bolkenhain-Merzdorf.

Eine Deputation der betheiligten Schlesischen Kommunen, kommunalen Verbände und Handelskammern für eine bessere Eisenbahnverbindung der Provinzialhauptstadt mit dem Riesengebirge bezw. Hirschberg (mittelst Baues der Bahnstrecken Saarau-Striegau und Bolkenhain-Merzdorf sowie des Ausbaues der als Nebenbahn bereits bestehenden Zwischenstrecke Striegau-Bolkenhain als Vollbahn) wurde am 23. Oktober d. J. vom Minister der öffentlichen Arbeiten und dem Finanzminister empfangen, deren das Eisenbahnwesen betreffende Aeusserungen von generellem Interesse sind. Der „Bresl. Ztg." wird darüber berichtet: Der Herr Minister Thielen erklärte: Die Bahn von Striegau nach Bolkenhain sei als Sekundärbahn gebaut; sie könne also nur auf Grund eines Gesetzes in eine Vollbahn verwandelt werden. Wenn auch nicht in Abrede gestellt werden solle, dass auf dem bezeichneten Wege eine kürzere Verbindung zwischen Breslau und dem Gebirge möglich sei, so erheische doch andererseits die Finanzlage des Staates gebieterisch, mit den Bahnbauten ein wenig innezuhalten und abzuwarten, bis die Einkünfte auf den Staatsbahnen, welche durch die vielen Neubauten in bedenklicher Weise geschwächt worden wären, sich mehr erholt haben würden. Um indessen sogleich für die Verbesserung des Verkehrs zwischen Hirschberg und der Provinzialhauptstadt etwas zu thun, habe er (der Minister) die Königliche Eisenbahndirektion Berlin angewiesen, von neuem die Frage zu prüfen, was unter Benutzung der alten Linie etwa weiter geschehen könne. Die Terrainschwierigkeiten seien bei Anlage der alten Linie erhebliche gewesen und würden wohl auch bei Ausführung der vorgeschlagenen neuen Routen recht grosse sein. Indessen beabsichtige er, soweit dies ohne Vornahme umfassender Vorarbeiten sich thun lasse, durch Entsendung von Technikern nach Schlesien an den wichtigsten Punkten dies näher feststellen und sich darüber Bericht erstatten zu lassen.

Der Herr Finanzminister äusserte sich über die Finanzlage und den Eisenbahnbau-Etat ähnlich wie Herr Minister Thielen. Selbstverständlich könne keine Rede davon sein, die von den Antragstellern gewünschten Bahnbauten alsbald, etwa bei der eben stattfindenden Etataufstellung, zu berücksichtigen.

Vorarbeiten.

Der Auftrag zur Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten ist ertheilt worden:

der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg: für eine Fortsetzung der Linie Löwenhagen-Gerdauen, hinsichtlich deren bereits die Aufstellung eines allgemeinen Entwurfs angeordnet ist, über Angerburg nach Goldap;

der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover: für Eisenbahnen a) von Emmerthal über Bodenwerder nach Vorwohle, b) von Elze über Bodenburg nach Gandersheim;

der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld: für eine Fortsetzung der zur Ausführung genehmigten Eisenbahn Fröndenberg-Unna nach Camen; sowie

der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrheinischen) zu Köln: a) für eine Fortsetzung der Eisenbahn Siegburg-Derschlag nach Burgneustadt, b) für eine Eisenbahn von einem geeigneten Punkte der Linie Siegburg-Derschlag nach Wiehl.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Frankfurt a/M. Die in Nr. 74 S. 716 d. Ztg. näher bezeichnete Bahnstrecke Weilburg-Weilmünster ist am 1. d. Mts. dem Betriebe übergeben worden.

Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Am 1. Dezember d. J. wird die im Bahnhof Walburg von der bestehenden Linie Strassburg-Weissenburg abzweigende, 8,93 km lange Bahnstrecke Walburg-Wörth a/S. (an der Sauer) mit den Stationen Biblisheim (Haltepunkt für den Personenverkehr), Dürrenbach (Haltestelle für den Personen- und Güterverkehr), Morsbronn (Haltepunkt für den Personenverkehr) und Wörth a/S. (Bahnhof für den Personen- und Güterverkehr) eröffnet werden. Die Linie ist der Betriebsdirektion Strassburg II unterstellt.

Eröffnungen und Erweiterungen der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Berlin. Am 1. d. Mts. ist der zwischen Pasewalk und Jatznick in Kilometerstation 138,06 der Strecke Angermünde-Stralsund neu errichtete Haltepunkt Sandförde für den Personenverkehr eröffnet worden.

Direktionsbezirk Bromberg. Die bisher nur zur Abfertigung von Wagenladungsgütern befugte Haltestelle Glowno ist am 1. d. Mts. auch für den Stückgut- und Eilstückgut-Verkehr eröffnet worden. Mit dem gleichen Tage können auch nach der Haltestelle Alt-Jablonken Stückgüter abgefertigt werden.

Pfälzische Eisenbahnen. Am 1. Oktober d. J. ist die zwischen den Stationen Bruchmühlbach und Homburg gelegene Haltestelle Eichelscheider für den beschränkten Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Lokalbahn. Am 25. Oktober d. J. ist die Haltestelle Leutershausen für den gesammten Güterverkehr eröffnet worden.

Aenderung von Stationsnamen.

In den Direktionsbezirken Köln (rechtsrheinisch) und Elberfeld werden nach dem „Eisenbahn-Verordnungsblatt" vom Beginn des Sommerfahrplans 1892 ab eine grössere Anzahl von Stationen eine andere Bezeichnung führen, welche wir nachstehend mit den in ( ) beigefügten neuen Bezeichnungen folgen lassen:

Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.): Altendorf bei Essen B. M. (Altendorf-Kronenberg), Altendorf bei Essen Rh. (Altendorf bei Essen), Kalk Rh. (Kalk), Mülheim a. Ruhr Rh. (Mülheim-Eppinghofen), Mülheim a. Ruhr B. M. (Mülheim a. d. Ruhr), Schlebusch Rh. (Schlebusch-Morsbroich), Castrop (Rauxel), Castrop [Stadt] (Castrop), Coesfeld Rh. (Coesfeld [Staatsbahnhof]), Dorsten K. M. (Hewest-Dorsten), Dülmen K. M. (Dülmen [Staatsbahnhof]), Hörde B. M. (Hörde), Marten K. M. (Marten), Marten B. M. (Lütgendortmund);

Direktionsbezirk Elberfeld: Barmen B. M. (Barmen), Barmen [Mittel] (Barmen-Heubruch), Barmen [Ober] (Barmen-Wichlinghausen), Barmen [Unter] B. M. (Barmen-Unterbarmen), Barmen [Unter] Rh. (Barmen-Loh), Dornap B. M. (Dornap), Dornap Rh. (Dornap-Hahnerfurth), Kalk B. M. (Kalk), Ratingen B. M. (Ratingen), Schlebusch B. M. (Schlebusch), Sonnborn B. M. (Elberfeld-Sonnborn), Sonnborn Rh. (Elberfeld-Varresbeck), Gevelsberg B. M. (Gevelsberg), Gevelsberg Rh. (Gevelsberg [Nord]), Hagen B. M. (Hagen), Hagen Rh. (Hagen-Eckesey), Oberhagen (Hagen-Oberhagen), Haspe B. M. (Haspe), Haspe Rh. (Haspe-Heubing), Herdecke B. M. (Herdecke-Vorhalle), Herdecke Rh. (Herdecke [Nord]), Hörde Rh. (Hörde-Hacheney), Schwelm B. M. (Schwelm), Schwelm Rh. (Schwelm-Loh).

Preussische Staatseisenbahnen.

Im Jahre 1891 wurden bisher im Vergleich zum Vorjahre vereinnahmt

im	für Personen 1891	gegen 1890	für Güter 1891	gegen 1890
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
Januar . .	12 663 714	— 113 335	46 388 448	— 2 201 381
Februar . .	12 910 931	+ 1 111 246	50 743 915	+ 2 369 265
März . . .	17 156 997	+ 2 200 355	54 385 557	+ 1 521 920
April . . .	17 811 983	— 1 413 985	51 831 405	+ 4 636 919
Mai. . . .	23 275 749	+ 1 208 701	48 976 631	— 24 940
Juni . . .	20 924 257	+ 611 206	49 348 347	+ 2 649 274
Juli . . .	26 541 168	+ 1 008 160	51 930 731	+ 2 982 816
August . .	25 954 016	+ 1 175 648	53 085 398	+ 2 749 589
September .	25 315 843	+ 2 491 775	54 649 815	+ 2 328 205

	insgesammt ℳ	gegen 1890 ℳ		insgesammt ℳ	gegen 1890 ℳ
Januar .	62 975 729	— 2 001 125	August .	82 914 440	+ 4 153 466
Februar.	67 283 337	+ 3 734 446	Septemb.	83 922 470	+ 5 036 339
März . .	78 660 276	+ 4 976 565	Betriebslänge km	25 083	+ 379
April .	73 275 032	+ 3 501 205	Einnahme für das Kilometer ℳ	3 346	+ 153
Mai . .	75 833 030	+ 1 409 118			
Juni . .	74 076 265	+ 3 680 436			
Juli . .	82 441 287	+ 4 205 008			

In den ersten 6 Monaten des Etatsjahres 1891/92 betrug die Gesammteinnahme

		gegen das Vorjahr
für Personen	140 485 847 ℳ	+ 5 372 137 ℳ
„ Güter	311 836 993 „	+ 15 400 981 „
aus sonstigen Quellen . . .	22 907 895 „	+ 1 520 679 „
zusammen	475 230 735 ℳ	+ 22 293 797 ℳ
oder für das Kilometer	19 016 „	+ 509 „

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die definitive Einnahme des Vorjahres sich gegen den damaligen provisorischen Ausweis bei der Verkehrseinnahme um 2 263 283 ℳ und bei der Gesammteinnahme sogar um 4 321 142 ℳ günstiger stellte, so dass auch in diesem Jahre noch erhebliche Richtigstellungen zu Gunsten des Betriebes in Aussicht stehen.

Projektirter neuer Deutsch-Belgischer Eisenbahnanschluss.

Der „Voss. Ztg.“ wird aus Brüssel geschrieben: Schon seit Jahren war von Vertretern der Belgischen Stadt Verviers in der Deputirtenkammer angeregt worden, eine neue Preussisch-Belgische Eisenbahnverbindung bei dem wachsenden Verkehr der beiden Länder zu schaffen und durch die Erbauung einer Bahnlinie zwischen Aubel und Bleyberg die Linie über Herve-Battice-Aubel-Bleyberg an das Preussische Eisenbahnnetz anzuschliessen. Die Regierung hatte die Ausführung dieses Bahnbaues zugesagt, zumal dadurch die Belgischen Handelsinteressen wesentlich gefördert werden. Die Kohlen der Zechen der Hochebenen rings um Herve werden dadurch unmittelbar über Bleyberg nach Deutschland gelangen. Mit Erbauung der Linie Aubel und Bleyberg wird jetzt auf Beschluss der Belgischen Staatsbahnverwaltung sofort begonnen; die Linie ist festgestellt und die Terrainankäufe sind erfolgt. Damit wird es 4 Eisenbahnverbindungen zwischen Preussen und Belgien geben: die älteste Linie über Herbesthal-Verviers, die Preussisch-Belgische Verbindungsbahn Welkenraedt, die erst kürzlich neu eröffnete Amblèvelinie und die jetzt zum Bau bestimmte Bahnlinie. Dagegen ist das seit Jahren geplante Projekt einer direkten Bahnlinie Mainz-Brüssel vorläufig als aussichtslos vertagt worden.

Pferdebahn Pankow-Nieder-Schönhausen.

Die Verhandlungen der Gemeindevertretung von Nieder-Schönhausen mit der Grossen Berliner Pferde-Eisenbahngesellschaft bezüglich der Anlage einer Pferde-Eisenbahn von Pankow bis Nieder-Schönhausen sind bis auf einige Nebenpunkte zum Abschluss gelangt. Der Bau der Bahn erfolgt auf Kosten der Gemeinde Nieder-Schönhausen und soll spätestens am 15. Juni 1892 vollendet sein. Die Wagen sollen von Berlin aus im Sommer alle 12 Minuten und im Winter alle 24 Minuten fahren.

Aus Oesterreich-Ungarn.

(Schluss aus voriger Nummer.)

Verband der Oesterreichischen Lokalbahnen.

Die Oesterreichischen Lokaleisenbahn-Gesellschaften beabsichtigen, analog den Hauptbahnen eine Vereinigung ins Leben zu rufen, um gemeinsame Angelegenheiten und Fragen zu erledigen. Es ist dies jedenfalls eine Folge des Erlasses, welchen der Handelsminister kürzlich an alle im Betriebe der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen stehenden Lokalbahnen gerichtet hat und in welchem aus Anlass der Gründung eines Versicherungsverbandes für Eisenbahn-Fahrbetriebsmittel der Gedanke ausgesprochen wurde, dass die Bildung dieses Verbandes die Frage einer korporativen Vereinigung der Lokalbahnen wünschenswerth erscheinen lasse. Es hat diesfalls eine Konferenz einer grösseren Anzahl von Vertretern von Lokalbahnen stattgefunden und es wurde vorläufig ein vorbereitendes Komitee von 5 Mitgliedern bezw. Gesellschaften zur Einleitung der erforderlichen Schritte gewählt. Es sind dies die Oesterreichische Lokal-Eisenbahngesellschaft, die Kremsthalbahn, das Steiermärkische Landes-Eisenbahnamt, die Kahlenberg-Eisenbahngesellschaft und die Dampftramway (vormals Krauss & Co). Mit der provisorischen Geschäftsführung wurde bis auf weiteres die Dampftramway-Gesellschaft betraut. Es wird nunmehr zunächst an alle Oesterreichischen Lokalbahnen sowie an alle Hauptbahnen, welche im Besitze von Lokalbahnen sind, seitens des Komitees die Aufforderung zum Beitritte ergehen.

Kombinirung des Wagenladungs- mit dem Stückgut-Tarif (Schiedsspruch).

Ein Viehhändler hatte vor fast 2 Jahren mehrere Wagen Ochsen von Temesvar nach Wien expedirt und dafür nach dem Wagenladungstarife die Frachtgebühr bezahlt. Nun behauptet dieser Viehhändler, es wäre für die Strecke Temesvar-Marchegg die Tarifirung nach dem Normalgewichte (Stückgewicht) zur Frachtenklasse II, von Marchegg nach St. Marx, Viehstation in Wien, nach dem Wagenladungstarife zu berechnen gewesen und verklagte die Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft als letzte Verfrachterin vor dem Eisenbahn-Schiedsgerichte auf Rückersatz der Differenz von 11 fl. In Begründung dieses Anspruches führte der klägerische Vertreter zunächst aus, dass der direkte Tarif seiner Tendenz nach nicht theurer sein dürfe, als die zusammengelegten Lokaltarife der betheiligten Bahnen, und da der Lokaltarif der Klasse II nach dem Normalgewicht von Temesvar nach Marchegg und der Wagenladungstarif (d. i. die Berechnung nach Quadratmetern der Wagenfläche) von Marchegg nach St. Marx zusammen eine billigere Frachtberechnung ergibt, so hätte diese kombinirte und nicht die direkte Frachtberechnung platzgreifen sollen. Weiter führt er aus, dass diese den Parteien günstigere Frachtberechnungsweise bei den meisten Bahnen — zumal bei den Oesterreichischen Staatsbahnen — Gepflogenheit sei, und dass selbst die verklagte Bahn seit Jahren den diesfalls erhobenen Reklamationen ausnahmslos Folge gegeben und Rückvergütung geleistet habe, wodurch sich ein usancemässiges Recht zu Gunsten der Parteien herausgebildet habe. In Vertretung der verklagten Bahn konstatirt deren Sekretär zuvörderst, dass in dem betreffenden Frachtbriefe für die Art der Expedition der Sendung keinerlei Norm festgestellt war und dass infolge dessen nach der allgemeinen Tarifbestimmung die direkte Expedition platzgreifen musste; die Frachtberechnung für die eine Theilstrecke nach dem Normalgewicht, für die andere nach dem Wagenladungstarife sei unzulässig, weil sie durch die direkte Expedition ausgeschlossen sei; mit der gebrochenen Tarifberechnung sei auch die gebrochene Expedition verbunden, und bei einer solchen hätte sich der Aufgeber eine Verzögerung der Ankunft des Gutes bezw. eine Versäumung des St. Marxer Viehmarktes gefallen lassen müssen. Die Ableitung eines usancemässigen Rechtes aus der bisherigen Berücksichtigung der Reklamationen sei ungerechtfertigt. In Beantwortung mehrerer diesbezüglicher Fragen ertheilt der seitens der Klagepartei als sachverständiger Zeuge zur Verhandlung beigezogene Chef des Rückvergütungsbüreaus der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft im wesentlichen die Auskunft, dass bisher aus Rücksichten des kommerziellen Verkehrs die betreffenden Reklamationen allerdings Berücksichtigung gefunden, dies aber nur insolange, als die betheiligten Bahnen sich mit dem Rückersatze einverstanden erklärten; im vorliegenden Falle jedoch musste die Reklamation abgewiesen werden, da die betheiligte Direktion der Ungarischen Staatsbahnen, als Rechtsnachfolgerin der Staatseisenbahn-Gesellschaft auf dem früher ihr gehörigen Ungarischen Netze, die verlangte Rückersatzleistung, welche lediglich das Ungarische Netz betrifft, ablehne. Das Schiedsgericht erkannte, indem es im wesentlichen die Gründe des Vertreters der verklagten Bahn adoptirte, auf Abweisung der Klage.

Aus den Niederlanden.

Niederländische Staatseisenbahnen.

In dem Budget der Niederländischen Staatseisenbahnen für das Jahr 1892 sind die Kosten für Neu-, Erweiterungs- usw. Bauten auf 3 050 000 fl. festgestellt. — Von dieser Summe entfallen auf: die Direktion und allgemeinen Ausgaben 59 200 fl., Anlage der Eisenbahn von Nieuwe Diep nach Amsterdam 15 472 fl., von Arnheim nach Nymegen 250 000 fl., von Rotterdam nach Hoek van Holland 528 770 fl., von Zwaluwe nach Herzogenbusch 4 000 fl., Erweiterungsbauten der Bahnhöfe Blerick 6 000 fl., Hoogeveen 10 800 fl., Maastricht 4 500 fl., Venlo 4 600 fl., Tilburg 4 200 fl., Werkstatt in Tilburg 11 600 fl., Bahnhöfe Vlissingen Hafen 106 000 fl., Herzogenbusch (einschl. Ueberbrückung der Dieze) 1 000 000 fl., Leeuwarden 2 100 fl., Groningen 325 000 fl., Hengelo 91 800 fl., Rotterdam (Börse) 14 200 fl., Nymegen 50 000 fl., Amsterdam 50 000 fl., die Anlage von Kreuzschienen zwischen Stationen der nördlichen Linien 12 000 fl., Erneuerung der Bahn und des Oberbaues der von der Niederländischen Rheineisenbahn-Gesellschaft angekauften Linien 400 000 fl., Ueberbrückung des Hollandsch Diep 7 600 fl., unvorhergesehene Ausgaben 92 158 fl.

Der dem Etat beigefügten Uebersicht der seitens des Staates ausgeführten und noch auszuführenden Bauten ist folgendes zu entnehmen:

Die von dem Staat gebauten und im Betriebe stehenden Linien haben eine Gesammtlänge von 1 334, 888 km und zwar: Arnheim-Leeuwarden 168, 415 km, Harlingen-Preussische Grenze 127, 609 km, Meppel-Groningen 76, 835 km, Zutphen-Preussische Grenze 59, 678 km, Maastricht-Breda 179, 937 km, Roosendaal-Vlissingen 76, 344 km, Venlo-Preussische Grenze 2, 998 km, Utrecht-Boxtel 60, 140 km, Breda-Moerdyk 18, 509 km, Zwaluwe-Rotterdam 34, 986 km, Zweigbahn nach dem Güterbahnhof in Rotterdam 2, 280 km, Helder-Amsterdam 83, 879 km, Zwaluwe-Zevenbergen 7, 895 km, Arnheim-Nymegen 19, 084 km, Zwolle-Almelo 44, 662 km, Dordrecht-Elst 93, 612 km, Verbindungsbahn nach Ressen 1, 990 km, Amersfoort-Kesteren 31, 500 km, Zaandam-Enkhuizen 50, 144 km, Stavoren-Leeuwarden 50, 449 km, Nymegen-Blerick 59, 428 km, Zwaluwe-Herzogenbusch 45, 738 km, Groningen-Delfzyl 38, 333 km, Verbindungsbahn nach dem Hafen in Delfzyl 0, 443 km. — Hierzu kommen die verstaatlichten Linien Zevenbergen-Grenze 23, 562 km, Roosendaal-Breda 24, 050 km, Amsterdam-Utrecht-Arnheim 96, 415 km, Arnheim-Zevenaar-Grenze 19, 081 km, Breukelen-Harmelen 8, 549 km, Utrecht-Rotterdam 52, 445 km, Gouda-Haag 28, 345 km.

Im Bau begriffen sind die Linien von dem Güterbahnhof bis zum Entrepot in Amsterdam 1, 547 km und die Strecke Schiedam-Vlaardingen-Maassluis-Hoek van Holland der Eisenbahn von Rotterdam nach Hoek van Holland.

Die Anlagekosten der im Betriebe befindlichen Linien betrugen Ende Juni d. J. 259 463 577 fl. — Die Enteignungskosten bezifferten sich zu dieser Zeit auf 35 111 862 fl.

Konzessionen wurden ertheilt für den Bau und Betrieb von Lokalbahnen a) von Leeuwarden nach Stiens, mit Zweigbahnen nach Harlingen und Hantum; b) von Sittard über Heerlen nach der Grenze in der Richtung nach Herzogenrath; c) von Nykerk nach Ede.

Die folgenden Konzessionsgesuche für den Bau und Betrieb von Eisenbahnen sind bei der Regierung in Behandlung: 1. von Harlingen nach der Preussischen Grenze in der Richtung nach Gronau; 2. von Winterswyk nach der Preussischen Grenze in der Richtung nach Coesfeld; 3. von Gouda nach Schoonhoven; 4. von Gouda nach Baanhoek; 5. von Hattem nach Kampen und von Hattem nach Zwolle; 6. von Zwolle nach Groningen mit Zweigbahn von Ommen nach Neede; 7. von Amsterdam über Oudshoorn, Bleiswyk, Bergschenhoek und Hillegersberg nach Rotterdam; 8. von Rotterdam über Noordorp und Leiden nach Amsterdam, mit Zweigbahn von Noordorp nach Haag; 9. von Zoutkamp nach Baflo; 10. von Schoondyke nach Terneuzen; 11. von Loosduinen nach Scheveningen (elektrische Bahn); 12. von Nieuwer-Amstel über Sloten nach Haarlem; 13. von Schouw nach Purmerend; 14. von Ahaus nach Eschede; 15. von Groningen über Dokkum und Delfzyl nach Noordbroek; 16. von Sittard über Echt und Weert nach Eindhoven; 17. von Brielle über Hellevoetsluis nach Barendrecht (Dampftrambahn); 18. von Almelo nach Coevorden (Dampftrambahn); 19. von de Aa nach Oss (Dampftrambahn); 20. von Brouwershoven über Zierikzee nach Roosendaal; 21. von Meppel nach Almelo; 22. von Leeuwarden nach Drachten und von Drachten nach Groningen (Trambahn); 23. von Sloten über Kruisdorp und Heemstede nach Bennebroek (Dampftrambahn); 24. von Joure nach Lemmer (Pferdebahn).

Niederländisch-Indische Staatseisenbahnen.

In dem Niederländisch-Indischen Budget für das Jahr 1892 sind die Gesammtkosten für die Anlage und Ausrüstung der Indischen Staatseisenbahnen wie folgt festgestellt: Allgemeine Ausgaben 3 739 000 fl.; für die Eisenbahn Warong-Bondreg-Tjilatjap 2 531 000 fl.; für die Eisenbahn Koninginnebaai-Padang-Moeara Kalaban 1 422 000 fl.; für die Erweiterung der Eisenbahn auf der Westküste Sumatras von Moeara Kalaban bis Sawah Loentoh 185 000 fl.; für Trassirung neuer Linien 30 000 fl. und für die Erweiterung der im Betriebe stehenden Linien 80 000 fl.

Die Betriebsausgaben der bestehenden Linien sind veranschlagt auf 4 067 200 gegen 3 997 220 fl. für 1891. Hiervon entfallen auf die östlichen Linien Javas 2 059 000 fl.; auf die westlichen Linien 971 000 fl.; auf die Linie Djokjokarta-Tjilatjap 656 300 fl. und auf die Linie auf der Westküste Sumatras 380 900 fl.

Die Einnahmen der Staatsbahnen auf Java, welche sich in 1890 auf etwa 5½ Millionen Gulden bezifferten, können, mit Rücksicht auf den immer steigenden Verkehr, für 1892 auf 5 856 000 fl. veranschlagt werden. Für die Linie Padang-Port de Kock wird die Einnahme auf 398 000 fl. und für die muthmaasslich am 1. Juli 1892 für den Betrieb zu eröffnende Linie Padang-Pandjang-Salok auf 58 000 fl. berechnet.

Dampfschifffahrt Vlissingen-Queenborough.

Dem Geschäftsbericht der Dampfschifffahrt-Gesellschaft Zeeland für das Jahr 1890 entnehmen wir folgendes:

In 730 Reisen wurden 76 333 (in 1889 74 198) Personen befördert für 738 340 (716 512) fl. und 44 698 (45 621) t Güter für 369 426 (377 750) fl.

Die Einnahme aus dem Postverkehr betrug in 1890 302 416 fl.

Die Betriebskosten betrugen in 1890 1 179 996 fl. oder durchschnittlich 1 616 fl. für die Reise gegen 1 095 669 fl. oder 1 501 fl. für die Reise in 1889.

Von dem Gewinnsaldo des Jahres 1890 in Höhe von 274 522 fl. (gegen 330 266 fl. in 1889) kommen in Abzug: Saldo der Zinsenrechnung 91 866 fl., Beitrag zu dem Reservefonds 70 000 fl. usw., überhaupt 170 366 fl., während der Rest zu Abschreibungen verwendet wurde.

Aus Frankreich.

Die Zurückbeförderung der Manövertruppen.

Die am 18. und 19. September d. J. erfolgte Zurückbeförderung der vier Armeekorps Infanterie oder 80 000 Mann, 2 000 Pferde und 100 Fahrzeuge umfassenden Manövertruppen wurde dadurch erschwert, dass der gewöhnliche Verkehr nicht belästigt, die Heimbeförderung der in grossen Schaaren zur Truppenbesichtigung geeilten bürgerlichen Bevölkerung nicht gehindert und die Heimreise des Präsidenten der Republik im Sonderzuge nicht unterbrochen werden durfte. Zur Beförderung jener Truppenmenge wurden 90 Sonderzüge oder, wenn man die Beförderung der leeren Wagen mit einschliesst, etwa 200 Sonderzüge in Gang gesetzt; hierzu wurden etwa 4 000 Wagen gebraucht und davon der grösste Theil von den Nachbarbahnen, an deren Linien die Standorte der Truppen liegen, beigestellt. Die Einschiffung erfolgte auf 7 Bahnhöfen, die den verschiedenen Armeekorps zugetheilt waren und in einem Umkreis von höchstens 50 km liegen, und zwar war Vitry für das 5. Korps, Blesme für das 6. Korps, Saint-Dizier und Eclaron für das 7. Korps, Arzillières (2 Züge) und Gigny für das 8. Korps, endlich Saint-Eulien für die Marine-Infanterie und -Artillerie bestimmt. Zu diesem Zweck mussten in Gigny, Blesme und Saint-Eulien je ein, in Saint-Dizier und Vitry je zwei Truppeneinsteigplätze eingerichtet, auf allen diesen Bahnhöfen besondere Beleuchtungsanlagen geschaffen, an gewissen Punkten Telegraphenanlagen sowie Hilfsgeleise und Signale hergestellt, die Betriebsbeamten theilweise vermehrt und die Ueberwachung der Uebergänge in Schienenhöhe sowie des Verkehrs auf verschiedenen Strecken verschärft werden.

Die Beförderung erfolgte in folgenden Richtungen: das 5. Korps (Hauptquartier Orléans) von Vitry über Sens und Montargis nach Orléans; das 6. Korps (Hauptquartier Nancy) von Blesme nach Châlons und besonders nach Nancy; das 7. Korps (Hauptquartier Besançon) von Saint-Dizier und Eclaron nach Langres und Is-sur-Tille; das 8. Korps (Hauptquartier Bourges) von Gigny und Arzillières nach Sens, Is-sur-Tille und Gray; endlich die Marinetruppen von Saint-Eulien einerseits über Is-sur-Tille nach Toulon, andererseits über die Pariser Gürtelbahn nach Cherbourg oder über Sézanne nach Lorient und Rochefort. Die Linie über Epernay blieb frei für die Reise des Präsidenten der Republik. Die Einschiffung der gesammten Truppen erfolgte vom 18. September 6 Uhr Morgens bis zum 19. September 6 Uhr Morgens, also innerhalb 24 Stunden. Ausserdem hatte die Ostbahn 40 000 Reisende, die sich zu den am 17. September in Châlons und Vitry, am 18. in Reims und am 19. in Epernay abgehaltenen Schlussbesichtigungen begeben hatten, zu befördern. Um etwaigen Zufälligkeiten zu begegnen, hatte die Ostbahn 10 Hilfszüge eingerichtet und davon einen der Station Châlons, zwei Coolus, je einen Sommesons, Sompuis, Valentigny, Voillecomte und Baudonvilliers, endlich zwei der Station Revigny zugetheilt, doch wurde keiner dieser Hilfszüge gebraucht.

In Anerkennung dieser Leistungen hat der mit der Leitung der Manöver betraute General Saussier in einem Tagesbefehl an die Truppen erklärt, dass die Ostbahn-Gesellschaft für die ihm geleistete schätzbare Hilfe und leuchtende Mitwirkung Anspruch auf seine Dankbarkeit hätte. Ausserdem hat der Kriegsminister und Ministerpräsident de Freycinet am 22. September an den Präsidenten des Verwaltungsrathes der Ostbahn folgendes Schreiben gerichtet: „Die mir zugegangenen Nachrichten über die Truppenbewegungen, die während der grossen Manöver und im Augenblick der Heimbeförderung auf der Eisenbahn ausgeführt wurden, bezeugen, dass sich die Ostbahn durchaus auf der Höhe ihrer Aufgabe gezeigt hat und dass die Beamten aller Grade ebensoviel Eifer als Einsicht für die Sicherstellung des vollkommen regelmässigen Dienstes bewiesen haben. Ich bin glücklich, Ihnen meinen lebhaften Dank übermitteln zu können und bitte Sie, in meinem Namen Ihren Mitarbeitern, besonders Herrn Barabant, technischen Kommissar des Netzes für die Militärsendungen und dessen Assistenten (commissaire-adjoint), Herrn Picard, zu danken."

Krankenbeförderung während des Manövers.

Am 14. September d. J. wurde in Chavanges ein Versuch mit der Bildung eines Krankenzuges zur Fortschaffung von Verwundeten vom Kriegsschauplatze gemacht; es waren drei Einrichtungen vertreten, die in der Aufhängung der Tragbahren und in der Möglichkeit, um die Krankenbetten herumzugehen, von einander verschieden sind. Aus Sparsamkeitsrücksichten war der Versuch nur auf 3 Wagen, die in einen gewöhnlichen Zug eingestellt wurden, ausgedehnt, in den beiden ersten Wagen waren je 18, im dritten 12, im ganzen also 48 Soldaten, welche die Kranken vorstellten, untergebracht. Am 15. September wurde alsdann in Vitry auf dem Marnekanal ein neuer Versuch mit der Zurückschaffung von Verwundeten zu Wasser gemacht.

Militärsendungen in Friedenszeiten.

Der Kriegsminister hat zur Ausführung des am 15. Juli d. J. mit den Eisenbahngesellschaften geschlossenen Vertrages, betreffend die Militärsendungen in Friedenszeiten, Anweisungen erlassen. Ausser den Zugeständnissen der Gesellschaften zu Gunsten der für Rechnung der Kriegsverwaltung zu befördernden Materialsendungen sind auch für Offiziere, Unteroffiziere usw. Begünstigungen bewilligt worden; während bisher nur Offiziere, Militärbeamte, verheirathete Unteroffiziere, Gendarmen und Militärhandwerker Begünstigungen genossen, sind diese jetzt auch auf die wieder eingetretenen oder angestellten Unter-

offiziere und Marketenderinnen ausgedehnt worden. Die Frachtermässigung, welche die Angehörigen des Heeres aller Grade beim Garnisonwechsel für ihre Sachen geniessen, beträgt durchschnittlich etwa 40 % gegenüber dem Tarif des Vertrages von 1885.

Pariser Stadtbahn.

Bei einem am 21. September d. J. vom Wahlausschuss des 1. Arrondissements in der Handelsbörse veranstalteten Festmahle hat der Minister der öffentlichen Arbeiten Yves Guyot, der zugleich Abgeordneter des Seinedepartements ist, u. a. über die Pariser Stadtbahn folgende Mittheilungen gemacht: Für die Stadtbahn habe ich dank der mir zur Verfügung gelassenen Zeit einen Entwurf ohne Beihilfe und ohne Zinsengewähr ausreifen lassen können; dieser Entwurf wurde am 10. Oktober 1890 dem Gemeinderath übergeben und im August d. J. im Grundsatz fast einstimmig angenommen. Die Konzessionswerber haben ihr Einverständniss mit den vorgeschlagenen Aenderungen erklärt; namentlich verlangt der Gemeinderath die Führung durch die Réaumurstrasse und ohne Zweifel wird deren Durchbruch schnell beschlossen werden. Der Entwurf würde in diesem Falle Ende Oktober d. J. der Kammer vorgelegt und, wenn ich noch einige Monate Minister bin, im März 1892 von ihr darüber Beschluss gefasst werden können.

Konzessionsertheilung.

Der Generalrath des Marnedepartements hat während seiner Augusttagung der Allgemeinen Gesellschaft für wirthschaftliche Eisenbahnen (société générale des chemins de fer économiques) die Konzession für eine mit Meterspur zu bauende Bahn von Cormicy über Reims nach Versy (45 km) ertheilt. Die nachzuweisenden Anlagekosten, zu denen das Departement die Hälfte als Beihilfe beisteuert, dürfen 52 835 Frcs. für das Kilometer nicht übersteigen; der Betrieb erfolgt ausschliesslich für Rechnung des Konzessionsinhabers.

Abänderung des Lokalbahngesetzes.

Nachdem das Kriegsministerium lange ausdrücklich dagegen Verwahrung eingelegt hatte, dass seitens des Staates Eisenbahnlinien mit weniger als 1 m Spurweite konzessionirt wurden, gab es laut einem im vergangenen Jahre an den Minister der öffentlichen Arbeiten gerichteten Schreiben seinen Widerspruch auf und erklärte sich mit der Herstellung schmalspuriger Lokalbahnen einverstanden, so dass an dem Gesetze von 1880, das die Anlagebedingungen der Lokalbahnen festsetzt, einige Aenderungen vorgenommen werden mussten. Nach diesem Gesetze sind 3 Spurweiten: die Vollspur von 1,44 m, die Meterspur und die Spurweite von 0,75 m zulässig. Nachdem die Erfahrung gezeigt hat, dass die Spurweite von 0,75 m nicht praktisch ist*) wurde den Gesuchen von Konzessionswerbern, welche diese Spurweite in Aussicht nahmen, nicht willfahrt; dagegen hat man geglaubt, dass die im Gesetze von 1880 nicht erwähnte Spurweite von 0,60 m grössere Bauerleichterungen bieten würde, und einige Konzessionen für sehr kurze Strecken mit dieser Spurweite bewilligt. Da aber die in dem Anhange des Gesetzes von 1880 vorgesehenen technischen Bedingungen der Spurweite von 0,60 m nicht entsprechen und das Geleis thatsächlich enger ist als die im Gesetze aufgeführten und den Wagen daher weniger Stützfläche bietet, so müssen andere Vorschritten für die Breite der Fahrbetriebsmittel und Höhe der Wagen erlassen werden.

Aus diesen Gründen hat der Minister der öffentlichen Arbeiten dem Staatsrath den Entwurf eines Erlasses unterbreitet, durch welchen die der Spurweite von 0,60 m widersprechenden Bestimmungen aus dem Anhang des Gesetzes von 1880 entfernt werden sollen; die Bestimmungen dieses Erlasses sind so dehnbar abgefasst, dass sie die Annahme der jedesmal vortheilhaftesten Anlagebedingungen gestatten. Die Breiten- und Höhengrenzen der Fahrbetriebsmittel sind in dem Entwurf des Ministers wie folgt angegeben: die Breite der Fahrbetriebsmittel soll einschl. aller vorspringenden Theile für Spurweiten von 1 m 2,80 m, für solche von 0,75 m 2,50 m, für solche von 0,60 m 2,20 m nicht übersteigen; „zweistöckige Wagen sind auf Bahnen von 0,60 m Spurweite verboten".

Tragbare Brücken.

Nach einem von „Miles" im „Magazine Français Illustré" veröffentlichten Aufsatze befinden sich im Militär-Eisenbahnpark in Versailles 2 Arten tragbarer Eisenbahnbrücken, die zur Wiederherstellung des Verkehrs auf den Eisenbahnen in Kriegszeiten bestimmt sind: 1. Die Brücken des Oberst Marcille, die aus grossen Stücken stählerner Vollträger von 4—10 m Länge bestehen, werden Ende an Ende mit verbolzten Platten zusammengefügt; so erhält man gemäss der Nummernfolge der Elemente verschiedene Brückenmuster, deren Spannweite zwischen 6 und 30 m schwankt. Die einzelnen Stücke, deren Gewicht 6000 und 10000 kg erreicht, erfordern bei der Handhabung und Beförderung besondere Maschinen und Drehgestellwagen. Verfertigt werden diese Brücken in den Hüttenwerken des Creusot. 2. Die von dem Genieoberst R. Henry erfundenen Brücken bestehen aus 7 verschiedenen Stahlelementen, die leicht tragbar sind, untereinander ausgewechselt werden können, sich leicht zusammenfügen lassen und von denen keins über 450 kg wiegt. Durch verschiedenartige Zusammenfügung dieser einfachen Elemente kann der Erfinder ohne Nummerbezeichnung nach Wunsch Brücken und Thalübersetzungen mit dreieckigen Maschen von grosser Festigkeit, deren Spannweiten 6—60 m Länge haben können, bauen. Diese Bauart umfasst auseinandernehmbare Pfeiler, so dass man Thalübersetzungen und Gerüste von mehr als 20 m Höhe und unbegrenzter Länge durch Zusammensetzung einer beliebigen Anzahl Joche bauen kann. Die Elemente der Joche und Pfeiler sind sehr leicht zu handhaben und auf Eisenbahnwagen, Landfuhrwerken oder Dampfbooten zu befördern; auch lässt sich diese Bauart nicht nur für Eisenbahnbrücken, sondern auch bei Militär- und Kolonialstrassen sowie bei Decauville-Bahnen verwenden. Ausgeführt werden diese Brücken durch die Baugesellschaft Fives-Lille.

Die seit 3 Jahren auf dem Schiessplatz bei Versailles angestellten Versuche haben gezeigt, dass die Eisenbahnsappeure vermittelst dieses Materials jetzt imstande sind, eine zerstörte Brücke mit einer bisher unbekannten Schnelligkeit und Genauigkeit wiederherzustellen. Die grossen Eisenbahngesellschaften haben sofort die Vortheile, die sie bei Zerstörung von Eisenbahnbrücken durch Unfälle oder Ueberschwemmungen aus dieser Erfindung ziehen können, schätzen gelernt und sich jedesmal bei der Zerstörung einer verkehrsreichen Brücke an den Kriegsminister wegen Gestattung der Mitwirkung der Eisenbahnsappeure und ihrer tragbaren Brücken gewandt. Gibt der Kriegsminister seine Zustimmung, so sendet das Eisenbahnregiment je nach der Art und der Wichtigkeit der herzustellenden Verbindung eine in wenigen Stunden auf Eisenbahnwagen verladene Marcille- oder Henry-Brücke vermittelst Sonderzugs an den Unfallort; dieser Sonderzug führt dorthin zugleich eine von 3 Offizieren (1 Hauptmann, 2 Lieutenants) begleitete Compagnie Eisenbahnsappeure, die mit ihren Offizieren im Zuge dauernd Unterkunft haben, so dass sie auch an fern von Ortschaften gelegenen Stellen den Werkplatz nicht verlassen brauchen. Sobald das Brückenmaterial ausgeladen, was bei der Henry-Brücke nicht mehr als 2 Stunden in Anspruch nimmt, gehen die Sappeure sofort ans Werk und arbeiten ununterbrochen auch bei Nacht mit Hilfe besonderer Beleuchtungseinrichtungen. So hat bei dem Einsturz der Culoz-Brücke auf der Strecke Lyon-Genf eine Compagnie des 5. Regiments in 10 Tagen vermittelst einer 40 m langen Henry-Brücke einen Flussübergang wieder hergestellt, dessen Ausbesserung bei dem gewöhnlichen Verfahren mehr als 1 Monat erfordert hätte. Ferner hat Oberst Henry 1889 mit 250 Arbeitern bei Tag- und Nachtarbeit in 50 Stunden unweit Nizza über den Varfluss eine Stahlbrücke von 370 m Länge hergestellt, deren Widerstandsfähigkeit und Festigkeit derart ist, dass darüber länger als 1 Jahr eine grosse Anzahl mit 4500 kg beladener Decauville-Wagen gefahren sind, ohne dass die geringste Formveränderung wahrgenommen wurde.

Prüfung und Ueberwachung eiserner Brücken.

Nachdem die Baukunst auf dem Gebiete der eisernen Brücken in den letzten Jahren bedeutende Veränderungen erfahren hat, erschien der Ministerialerlass vom 9. Juli 1877, betreffend die Prüfung eiserner Brücken, nicht mehr zutreffend und einer der Vorgänger des jetzigen Ministers der öffentlichen Arbeiten setzte aus Generalinspektoren und Ingenieuren der Brücken- und Wegebauverwaltung einen besonderen Ausschuss ein, der sich über die vorzunehmenden Aenderungen unterrichten und Vorschläge für neue Vorschriften machen sollte. Nachdem der Bericht dieses Ausschusses von dem Generalrath der Brücken- und Wegebauverwaltung geprüft und genehmigt ist, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten am 29. August d. J. neue eingehende Anweisungen für die Prüfung eiserner Brücken erlassen, doch müssen wir bei ihrem ausserordentlichen Umfang auf deren Wiedergabe verzichten. Zugleich hat aber der Minister durch ein am 29. August d. J. an die Präfekten, die Staatsaufsichts-Ingenieure und die Eisenbahngesellschaften gerichtetes Rundschreiben Vorschriften für die Ueberwachung und Unterhaltung eiserner Brücken erlassen, die im wesentlichen folgendes bestimmen:

Die Ueberwachung und Unterhaltung der eisernen Brücken sollen der Gegenstand unablässiger Sorge sein; jede Beschädigung, die sich verschlimmern oder die Sicherheit in Frage stellen kann, muss unverzüglich ausgebessert werden. So oft es zur Verhütung von Rostbildung nöthig ist, muss der

*) Diese Ansicht der Franzosen dürfte mit den im Gebiete des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen gewonnenen Erfahrungen schwerlich übereinstimmen!

Anstrich der sichtbaren Theile, und so viel wie möglich derjenige der nicht sichtbaren Theile erneuert werden. Abgesehen von einer jährlichen Besichtigung, die sich hauptsächlich mit dem Zustande der Vernietung beschäftigen soll, sind die eisernen Brücken wenigstens alle 5 Jahre einmal, unter allen Umständen aber bei jedesmaliger Erneuerung des Anstrichs einer eingehenden Untersuchung und Feststellung der ständigen Durchbiegungen zu unterziehen. Diese letztere Feststellung kann bei Brücken mit nicht mehr als 10 m Spannweite unterlassen werden, dagegen ist die jährliche Besichtigung und fünfjährige Untersuchung ausnahmslos bei allen eisernen Kunstbauten auszuführen; bei Brücken, deren Unterhaltung Eisenbahn- oder anderen Konzessionsgesellschaften obliegt, ist die fünfjährige Untersuchung und Feststellung der Durchbiegungen in Gegenwart des Staatsaufsichts-Ingenieurs oder seines Stellvertreters vorzunehmen, und zwar zum ersten Male bis spätestens den 1. Januar 1893.

Für jede in Zukunft zu bauende eiserne Brücke und soweit als möglich auch für die schon bestehenden ist aus allen diese Brücke betreffenden Nachrichten ein Aktenstück anzulegen, das gemeinschaftlich mit den anderen derartigen Aktenstücken in jedem Ingenieurbüreau in einem besonderen Fach vereinigt wird. Es hat zu enthalten: 1. die Geschichte der Brücke (Art und Herkunft des Metalls, Name des Erbauers, Verfahren bei der Aufstellung, Bauart der Stützmauern, Prüfungsergebnisse, Ausbesserung der Pfeiler, der Widerlager, der Träger und des Brückenbelags, Aenderungen im Laufe der Unterhaltung, Unfälle usw.); 2. die Grundlagen und Ergebnisse der Berechnungen, die zur Ausführung gedient haben; 3. die Diagramme der Träger und Brückentheile, der Strebebalken, Windstützen usw. mit erläuternden Skizzen oder, wenn möglich, mit den Plänen der Brücke; und 4. die Niederschriften der eingehenden Untersuchungen, Probebelastungen und Durchbiegungsfeststellungen. Diese Aktenstücke sind stets auf dem Laufenden zu erhalten; für Brücken, deren Unterhaltung Eisenbahn- oder anderen Konzessionsgesellschaften obliegt, sind die erforderlichen Schriftstücke durch diese Gesellschaften den Staatsaufsichts-Ingenieuren zu liefern.

Bezüglich der Eisenbahnbrücken im besonderen ist innerhalb 5 Jahren die Berechnung der Widerstandsfähigkeit aller eisernen Brücken durch die betreffende Eisenbahngesellschaft von neuem anzufertigen, um abschätzen zu können, ob der vom Metall zu tragende Druck unter der Einwirkung der durch die Vorschrift vom 29. August d. J. vorgesehenen Belastungen etwa gefahrdrohende Grenzen erreicht. Bejahendenfalls haben die Gesellschaften und nöthigenfalls die Staatsaufsichts-Ingenieure der Verwaltung Bericht zu erstatten und die für angemessen erachteten Vorschläge zu machen.

Eine neue elektrische Zugförderung.

Der Civilingenieur Heilmann hat ein neues Verfahren der Eisenbahnzugförderung erfunden, bei dem zugleich der Dampf und die Elektrizität ausgenutzt wird. Zur Ausnutzung des ihm ertheilten Patents hat sich eine Gesellschaft mit einem Kapitale von 300 000 Frcs. gebildet.

Nord-Orientbahn.

Noch mehr als durch Eröffnung der Gotthardbahn ist Frankreich durch den Ausbau der Orientbahnen nach Salonich in einen todten Winkel gerückt, in dem es von der Vermittelung des Englisch-Indischen Weltverkehrs ausgeschlossen ist. Kürzlich hat nun auch die Englische Regierung den Vertrag, betreffend Beförderung der Indischen Post über Calais, Paris, Mont-Cenis und Brindisi gekündigt und die Linie Ostende-Brüssel-Frankfurt a. M.-Wien-Belgrad-Salonich dafür in Aussicht genommen. Dieses Schicksal hatte man in Frankreich schon lange gefürchtet und zur Abwendung u. a. den Bau einer etwa 570 km langen direkten Bahn von Calais nach dem Mont-Cenis und nach Marseille (die Nord-Orientbahn) ins Auge gefasst. Vor Jahren bewarben sich um die Konzession für dieses Unternehmen die Société des dépôts et comptes courants und die Société financière, ohne eine Staatsbeihilfe oder Zinsengewähr zu verlangen; obwohl sich diese beiden Banken jetzt davon zurückgezogen, haben sich mehrere Ingenieure und Bauunternehmer zu einem Gründungsausschuss (Société civile d'Etudes) zusammengethan, um die Konzession zum Bau und Betrieb der Nord-Orientbahn ohne jede Staatsunterstützung zu erwirken. Ob sich indessen die Regierung bereit finden lassen wird, zu einem solchen Unternehmen, welches mit dem gewährleisteten Nord- und Mittelmeernetze konkurrirt, die Konzession zu ertheilen, wird mit Recht bezweifelt.

Abänderung der Eisenbahn-Signalordnung.

Nach Art. 7 der Eisenbahnordnung über Armsignale der Blockstationseinrichtung konnte bisher der Stationsvorsteher in gewissen Fällen und nach Verlauf einer bestimmten Zeit einem Zuge den Eintritt in die blockirte Strecke gestatten, musste jedoch durch den das Abfahrtssignal gebenden Beamten den Lokomotivführer benachrichtigen, dass er in eine blockirte Strecke einfahre und daher vorsichtig fahren müsse.

Infolge der aus Anlass des Unfalls auf Bahnhof Saint-Mandé (vergl. Nr. 62 S. 611 und Nr. 70 S. 679 d. Ztg.) gefassten Beschlüsse des technischen Eisenbahn-Betriebsrathes (Comité de l'exploitation technique des chemins de fer) hat die Aufsichtsbehörde beschlossen, die fragliche Bestimmung in der Weise abzuändern, dass in Zukunft der Stationsvorsteher, welcher die Einfahrt eines Zuges in eine blockirte Strecke gestattet, sich nicht mehr damit begnügt, mündlich den Lokomotivführer zur Vorsicht zu mahnen, sondern ihm einen geschriebenen Befehl, der die Lage des blockirten Geleises und die dem Lokomotivführer obliegenden Pflichten angibt, einzuhändigen hat. Dieser Befehl wird einem Abreissblock entnommen, auf dessen abzutrennendem Theile der Name des Lokomotivführers und die Nummer geschrieben stehen, während das Stammende die Empfangsbestätigung des Lokomotivführers, die dieser durch einen kleinen Namensstempel aus Kautschuk aufdrückt, trägt.

Zusammenstellbare Rundreisehefte auf dem Mittelmeernetze.

Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn-Gesellschaft hat die vom 15. Juni 1888 ab gültigen Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Rundreiseheften auf ihrem Netze mit Wirkung vom 15. September d. J. ab in folgender Weise abgeändert:

1. Die Erlaubniss zum Verlassen und Wiederbetreten des Mittelmeernetzes auf dem Endbahnhofe einer Sackbahn oder auf der Anschlussstation eines anderen Französischen oder ausländischen Netzes wird dadurch beschränkt, dass der Preis eines Rundreiseheftes keinenfalls geringer sein darf, als der Preis einer für die übliche Reiselinie gültigen einfachen Fahrkarte derselben Klasse zwischen der Ausgangsstation einerseits und der am weitesten entfernten Anschlussstation oder Sackbahn-Endstation andererseits.

2. Der Fahrpreis wird für Strecken von mehr als 4 000 km in der Weise festgesetzt, dass für jeden untheilbaren Bruchtheil von 200 km in I. Klasse 6 Frcs., in II. Klasse 5 Frcs. und in III. Klasse 4 Frcs. hinzugeschlagen werden.

Stand der Ausführung des de Freycinet'schen Entwurfes.

Nach dem neuerdings von Baïhaut erstatteten Berichte, betreffend die Zinsgewährleistungen für die auf Grund der Verträge von 1883 von den Gesellschaften auszuführenden Eisenbahnen, sind von den durch das Gesetz vom 17. Juli 1879 als Ergänzungsnetz der Hauptbahnen in Aussicht genommenen 8 868 km 4 809 km den 6 grossen Gesellschaften, 650 km den Nebenbahngesellschaften und 2 544 km überhaupt noch nicht konzessionirt worden, während 865 km zum Staatsbahnnetze gehören oder in dessen Bereich liegen. Von den den grossen Gesellschaften konzessionirten 4 809 km befinden sich 2 120 km im Betriebe, 742 km im Bau und der Rest in Bauvorbereitung. Am 31. Dezember 1890 waren im ganzen 35 404 km im Bau und im Betriebe gegen 33 771 km zum gleichen Zeitpunkt 1883; eröffnet wurden in diesem Zeitraum 4 693 km.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Verliehen ist: Dem Regierungs- und Baurath Jacobi zu Stettin unter Versetzung nach Cassel die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Hannover-Cassel) daselbst und dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Ruegenberg zu Schloss Bieberstein unter Versetzung nach Stettin die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Berlin-Stettin) daselbst.

Ausgeschieden sind: Der Eisenbahndirektor Courtois, bisher ständiger Hilfsarbeiter bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte (Stadt- und Ringbahn) in Berlin und die Regierungsbaumeister Fischer und Kemmann in Berlin infolge ihrer Ernennung zu Kaiserlichen Regierungsräthen und Mitgliedern des Patentamtes.

Hessen.

Bei dem Grossherzoglichen Ministerium der Finanzen wurde eine Abtheilung für Eisenbahnwesen neu eingerichtet und dieser Abtheilung als Vorsitzender der Ministerialrath Michell, als vortragende Räthe der Oberfinanzrath Ewald und der Oberbaurath Wetz, als ständige Hilfsarbeiter die Oberfinanzassessoren Welcker und Dr. Clemm zugetheilt.

Ernannt wurde der Bau- und Betriebsinspektor bei der Main-Neckar-Eisenbahn Dittmar zu Darmstadt zum Ober-Betriebsinspektor und der Eisenbahn-Baumeister bei den Oberhessischen Eisenbahnen Stegmayer, unter Versetzung von Giessen nach Darmstadt, zum Bau- und Betriebsinspektor bei der Main-Neckar-Eisenbahn; der Wasserbaumeister Geibel,

unter Versetzung von Worms nach Darmstadt, zum Vorstand des bautechnischen Bureaus der Ministerialabtheilung für Eisenbahnwesen mit dem Amtstitel „Eisenbahn-Baumeister"; der Eisenbahn-Baumeister bei den Oberhessischen Eisenbahnen Schoberth, unter Versetzung von Alsfeld nach Giessen, zum Betriebsinspektor und der Eisenbahnbau-Assessor Simon, unter Versetzung von Mainz nach Alsfeld, zum Eisenbahn-Baumeister bei diesen Bahnen.

Verliehen wurde dem Direktor der Oberhessischen Eisenbahnen Altvater zu Giessen der Charakter als „Geheimer Baurath".

Gestorben ist der Ober-Betriebsinspektor bei der Main-Neckar-Eisenbahn, Baurath Gessner.

Frankreich.

1. Durch Erlass vom 2. Oktober d. J. ist der Abgeordnete Thomson zum Mitgliede des Verwaltungsrathes der Staatsbahnen ernannt worden.

2. Der bereits seit 1853 im Dienste der Ostbahn-Gesellschaft befindliche Vorstand ihres Generalsekretariats J. Ploche ist im Alter von 66 Jahren nach kurzer Krankheit verschieden.

3. Der Staatsrath Léon Béquet, Mitglied des Landes-Eisenbahnrathes, ist nach kurzer Krankheit verstorben; er hinterlässt ein unvollendetes Werk über das Verwaltungsrecht (Répertoire de droit administratif).

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Mannheim - Weinheim - Heidelberg-Mannheimer Lokalbahn. Am 25. Oktober cr. ist die Haltestelle Leutershausen der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Lokalbahn für den gesammten Güterverkehr eröffnet worden.

Berlin, im Oktober 1891. (2207)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen.
Herrmann Bachstein.

2. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg können vom 1. November d. J. ab auch nach der Haltestelle Alt-Jablonken Stückgüter abgefertigt werden, während dieses bisher nur hinsichtlich des Verkehrs von derselben zulässig war.

Berlin, den 30. Oktober 1891. (2208)
Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 2. Mit Gültigkeit vom 10. November d. J. ab gelangen die nachverzeichneten Frachtsätze des Ausnahmetarifes 4 für Stammholz zur Einführung:

Deisenhofen-Borsdorf	. . .	1,51 ℳ
Kirchseeon- „	. . .	1,56 „
Sauerlach- „	. . .	1,54 „
Schwaben- „	. . .	1,55 „

für 100 kg.

Dresden, am 30. Oktober 1891. (2209)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. In der Zeit vom 1. November bis 31. Dezember d. J. werden für die Beförderung von Thonschieferschotter zwischen Strebichovic-Vinaric einerseits und Altenbach und Meissen andererseits in Wagenladungen von 10000 kg Frachtsätze von 0,80 bezw. 0,70 ℳ für 100 kg angewendet.

Dresden, am 30. Oktober 1891. (2210)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zu dem Gütertarif zwischen Stationen Deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn treten die Nachträge Nr. I zum Heft 1, Nr. III zum Heft 3, Nr. II zum Heft 5 und Nr. II zum Heft 11 am 1. November d. J. und Nachtrag Nr. I zum Heft 4, Nachtrag Nr. III zum Heft 6 und Nachtrag Nr. I zum Heft 9 am 1. Dezember d. J. in Kraft.

Dieselben enthalten Frachtsätze für die Stationen Grevenmacher und Mertert der Prinz Heinrichbahn, welche mit Eröffnung dieser Stationen Geltung erhalten; ferner Frachtsätze für Esch-Höhl und Obercorn und sonstige Aenderungen und Ergänzungen der einzelnen Hefte. Sämmtliche Nachträge können von unserer Drucksachenkontrole bezogen werden.

Strassburg, den 27. Oktober 1891. (2211)
Kaiserliche Generaldirektion,
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Saarkohlenverkehr nach Südbayern. Insoweit die Frachtsätze des Spezialtarifs III des Tarifs vom 1. August d. J. für den allgemeinen Güterverkehr zwischen Stationen der K. Bayerischen Staatsbahnen und der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen (Theil II Tarifheft Nr. 1) niedriger sind, als die Frachtsätze des Saarkohlen-Ausnahmetarifs Nr. 11 vom 15. November 1888 für die gleichen Stationsverbindungen, sind die ersteren Frachtsätze an Stelle der letzteren anzuwenden.

Köln, den 30. Oktober 1891. (2212)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Saarbrücken-Pfälzischer Güterverkehr. Vom 15. Dezember d. J. ab werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 4 für Eisenerze usw. stets — und zwar auch bei Gestellung mehrerer Wagen mit mehr als 10000 kg Gesammtladegewicht statt eines Wagens von 10000 kg Ladegewicht — nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen angewandt, sofern nicht die Berechnung für das wirklich verladene Gewicht nach den Bestimmungen und zu den Sätzen des Spezialtarifs III eine niedrigere Fracht ergibt.

Köln, den 29. Oktober 1891. (2213)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Staatsbahnverkehr Frankfurt a. Main-Köln (linksrh.). Am 1. November d. J. gelangt zum Gütertarif für den vorgenannten Verkehr der Nachtrag VII zur Einführung.

Derselbe enthält, neben Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement, Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen bezw. Haltestellen Albungen und Chausseehaus sowie der Neubaustrecke Weilburg-Weilmünster des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a. Main, ferner Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Büdesheim, Fremmersdorf, Göttelborn, Holzheim b. Neuss, Lampaden und Neef und theilweise anderweite Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Geilenkirchen und Herzogenrath des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrh.) sowie die Ausnahmetarife für Giesserei-Roheisen und Getreide aller Art etc. Der Nachtrag ist bei den Eilgut- und Güterabfertigungsstellen erhältlich, woselbst auch Auskunft ertheilt wird. (2214)

Frankfurt a/M., den 26. Oktober 1891.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Die im Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Berlin vom 1. August 1891 für die Stationen Rosenau i/Schl. und Warmbrunn der Strecke Hirschberg-Warmbrunn des Bezirks Berlin enthaltenen Tarifvorschriften, Entfernungen und Frachtsätze treten am 1. November d. J. in Kraft.

Bromberg, den 28. Oktober 1891. (2215)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Norddeutscher Eisenbahnverband, Heft 2. Mit dem 1. Dezember d. J. wird die Station Groschowitz für Güter des Spezialtarifs III in den vorbezeichneten Verband einbezogen.

Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist auf den Verbandstationen zu erfahren.

Breslau, den 30. Oktober 1891. (2216)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandverwaltungen.

Staatsbahnverkehr Altona-Magdeburg. Die zur Zeit nur für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffneten Stationen Hedwigsburg und Wendessen des Direktionsbezirks Magdeburg, an der Strecke Wolfenbüttel-Börssum bezw. Wolfenbüttel-Jerxheim gelegen, werden mit Gültigkeit vom 1. November d. J., dem Tage der Betriebseröffnung für den unbeschränkten Eilgut- und Frachtgutverkehr, in den Gütertarif zum obenbezeichneten Verkehr einbezogen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze usw. ertheilen bis zur Herausgabe des bezüglichen Tarifnachtrages die Güter-Abfertigungsstellen.

Altona, den 27. Oktober 1891. (2217)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr mit der Prinz Heinrichbahn. Zu dem Tarifhefte Theil II Nr. 7 vom 1. März 1890 (Verkehr Direktionsbezirk Köln [rechtsrheinischer] - Prinz Heinrichbahn) tritt am 1. November d. J. der Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält ausser Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen neue Eilgutfrachtsätze für Düsseldorf Hauptbahnhof und Frachtsätze für die Stationen Grevenmacher und Mertert P. H. Die letzteren treten erst mit dem Tage der Eröffnung der Strecke Wasserbillig-Grevenmacher in Kraft.

Der Nachtrag IV wird an die Besitzer des Haupttarifs unentgeltlich verabfolgt.

Köln, den 29. Oktober 1891. (2218)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Güterverkehr Köln (rechtsrheinisch) etc.-Magdeburg. Am 1. November d. J. tritt der Nachtrag 2 zu dem Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft, welcher ausser verschiedenen Ergänzungen und Berichtigungen Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Stederdorf des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg sowie Fahr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) enthält. Die Entfernungen für Fahr haben erst vom 15. November d. J. ab Gültigkeit.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Dienststellen zu haben.
Köln, den 27. Oktober 1891. (2219)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Brölthaler Nachbar-Güterverkehr. Am 1. November d. J. gelangt der Nachtrag I zum Gütertarif zur Einführung.

Derselbe enthält unter andern neue bezw. veränderte Frachtsätze für verschiedene Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrheinisch) und Köln (rechtsrheinisch), Ausnahmefrachtsätze für Wegebaumaterialien, Staubkalk, Düngemittel, Erden, Kartoffeln, Rüben, Getreide und Mühlenfabrikate und Berichtigungen.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den Güterabfertigungsstellen zu haben.
Köln, den 27. Oktober 1891. (2220)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch-Westfälisch und Deutsch-Belgischer Güterverkehr (Haltestelle Schaffen). Die für den gesammten Güterverkehr eröffnete Haltestelle Schaffen der Belgischen Staatsbahn, gelegen zwischen den Stationen Diest und Deurne-lez-Diest, wird mit Gültigkeit vom 1. November d. J. ab in die in den vorbezeichneten Verkehren bestehenden Gütertarife mit den für Station Tessenderloo in Kraft befindlichen Frachtsätzen aufgenommen.
Köln, den 29. Oktober 1891. (2221)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Kohlen- und Koksverkehr von Rheinland-Westfalen nach Stationen der Prinz Heinrichbahn. Der Ausnahmetarif vom 1. Januar 1890 ist neu aufgelegt. In der Neuauflage sind ausser den bisherigen auch neue Sätze für die Stationen Grevenmacher und Mertert P. H. enthalten, welche mit der Eröffnung dieser Stationen in Kraft treten. Exemplare der neuen Auflage können zum Preise von 0,50 ℳ bezogen werden.
Köln, den 28. Oktober 1891. (2222)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Mit Wirksamkeit vom 1. November l. J. wird die Station Charlottenbrunn der K. Eisenbahndirektion Berlin allgemein und die Station Schelklingen der K. Württemb. Staatsbahnen für den Verkehr mit Langenbielau und Oberlangenbielau in den Ausnahmetarif 8 für Nessel, Garne (Twiste) aller Art aufgenommen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.
München, den 25. Oktober 1891. (2223)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Gr. Bad. Staatseisenbahnen. Für die Beförderung von Kalkerde in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von Ihringen nach den Stationen der Höllenthalbahn treten mit sofortiger Wirkung ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die diesseitigen Dienststellen sowie unser Gütertarifbüreau.
Karlsruhe, den 28. Oktober 1891. (2224)
Generaldirektion.

Hamburg-Mecklenburgischer Eisenbahnverband. Zum Gütertarif vom 1. Oktober 1890 ist der Nachtrag 2 vom 1. November d. J. herausgegeben, welcher verschiedene Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen, namentlich einen neuen Ausnahmetarif 8 für Getreide und Mühlenfabrikate enthält. Der Nachtrag ist von den Verbandsstationen zu beziehen.
Schwerin, den 29. Oktober 1891. (2225)
Grossherzogliche Generaldirektion
der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn.

Saarbrücken-Hessischer Güterverkehr. Vom 15. Dezember d. J. ab gelangen die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 3 für Eisenerze usw. im bezeichneten Verkehre stets — und zwar auch bei Gestellung mehrerer Wagen mit mehr als 10 000 kg Gesammtladegewicht statt eines Wagens mit 10 000 kg Ladegewicht — nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen zur Anwendung, sofern nicht die Berechnung für das wirkliche Gewicht der Sendung nach den Bestimmungen und zu den Sätzen des Spezialtarifs III eine niedrigere Fracht ergibt.

In Uebereinstimmung mit der besonderen Vorschrift des Saarbrücken-Hessischen Gütertarifs auf Seite 6 unter II. B. 2d bleibt die Gestellung mehrerer Wagen statt eines Wagens zur Erreichung eines Gesammt-Ladegewichts von mindestens 10 000 kg auch bei der Anwendung des Ausnahmetarifs für Eisenerze usw. bezüglich des die Badische Bahn berührenden Verkehrstheiles ausgeschlossen.
Köln, den 31. Oktober 1891. (2226)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Direkter Tarif zwischen den Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und den Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn andererseits. (Einführung des Nachtrags II.) Mit 1. Dezember 1891 tritt der Nachtrag II zu den vom 15. Juli 1888 gültigen Tarife für den direkten Verkehr zwischen Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn andererseits in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält:
1. Aufhebung der im Haupttarife enthaltenen Frachtsätze,
2. Einrichtungen betreffend Aenderung von Stationsnamen.

Exemplare dieses Nachtrages liegen in den gesellschaftlichen Stationen zur Einsicht auf und können bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 5 kr. bezogen werden.
Wien, am 25. Oktober 1891. (2227)
Direktion
der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn.

K. K. priv. Galizische Carl Ludwigbahn. Berichtigung der Nachträge IX und X zu Theil II, Gebührentarife für den Eil- und Frachtgütertransport auf der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn, vom 15. September 1886. Mit Gültigkeit vom 16. November a. c. treten zu den vorbezeichneten mit 1. August 1891 eingeführten Nachträgen IX und X folgende Berichtigungen in Kraft und zwar:

Seite 4 des Nachtrages IX: Bei den Artikeln „Eisen und Stahl etc." hat die Klassifikationsbezeichnung zu heissen: Ausn. T. IX A. Bei dem Artikel „Eisen (Roh-) etc." hat die Klassifikationsbezeichnung zu heissen: Ausn. T. IX B.

Seite 9 des Nachtrages IX: Die Nomenklatur des Ausnahmetarifes IX hat richtig zu lauten:

A. Eisen und Stahl, dann Eisen- und Stahlwaaren (Pos. 128 und 129 des Tarifes, Theil I).
B. Eisen (Roh-) etc. (Pos. 130 des Tarifes, Theil I).

Seite 20 bis inkl. 185 des Nachtrages IX und Seite 6 des Nachtrages X hat im Rubrikenkopfe sämmtlicher Stationstabellen Artikelbezeichnung des Ausnahmetarifes IX A richtig zu lauten:

„Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren" während die Artikelbezeichnung des Ausnahmetarifes IX B in „Eisen (Roh-) etc." abzuändern ist.
Wien, am 31. Oktober 1891. (2228)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn.

3. Be- und Entladefristen.

Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Mit Genehmigung der K. K. Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen Z 20423/III vom 25. Oktober l. J. wird für den Bereich der gesellschaftlichen Linien, die den Parteien für das Beladen, resp. Entladen von Güterwagen tarifmässig zugestandene Frist von zwölf Tagesstunden vom 3. November l. J. angefangen bis auf weiteres, jedoch längstens bis Ende Februar 1892 auf sechs Tagesstunden herabgesetzt.
Wien, am 29. Oktober 1891. (2229)

4. Lagerzinsen.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Wiedereinführung der tarifmässigen Bestimmungen über die lagerzinsfreie Zeit und den Lagerzins in den Stationen Bozen und Roveredo. Die mit der Kundmachung Nr. 14661/C II vom 3. Oktober l. J. verlautbarten Maassregeln der Beschränkung der lagerzinsfreien Zeit und der Lagerzinserhöhung für Auf- und Abgabsgüter in den Stationen Bozen und Roveredo werden nunmehr zurückgenommen und treten somit vom 3. November l. J. an in den genannten Stationen bezüglich der lagerzinsfreien Zeit und des Lagerzinses die tarifmässigen Bestimmungen wieder in Kraft.
Wien, am 2. November 1891. (2230)
Die Generaldirektion.

5. Verdingungen.

Königliche Eisenbahndirektion Berlin. Verdingung von 825 Stück kiefernen Telegraphenstangen verschiedener Länge am Montag, 30. November 1891, Vormittags 10 Uhr. Angebote sind postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Telegraphenstangen" an unterzeichnete Dienststelle Berlin O Koppenstrasse 88/89 bis zu der vorstehend für die Eröffnung des Angebots bestimmten Zeit einzureichen. Ebendaselbst können Angebotbogen und Bedingungen eingesehen und gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ baar nebst 5 ₰ Bestellgeld oder 50 ₰ in Zehnpfennig-Reichspost-Briefmarken bezogen werden. Zuschlag erfolgt bis 14. Dezember 1891. (2231 MG)
Baut. Bür. (Telegraphenverwaltung).

Pfälzische Eisenbahnen. Für die Eisenbahnschiffbrücke bei Maximiliansau sollen nachstehende eiserne Brückenschiffe zur Lieferung vergeben werden:
1. ein Ankerjochschiff von 21,60 m Länge, 3,70 m Breite, ohne Ruder, jedoch mit einer Kettenrolle,

2. ein gewöhnliches Jochschiff von 20,04 m Länge, 3,70 m Breite, mit Ruder,
3. zwei gewöhnliche Jochschiffe von 20,04 m Länge, 3,70 m Breite, ohne Ruder.

Submissionsbedingungen und Zeichnungen liegen auf dem technischen Büreau der unterfertigten Direktion zur Einsicht offen und werden auch auf portofreie Anfragen gegen Erstattung von 2 *M.* zugeschickt.

Die Angebote, welche per Schiff nach obigen Positionen getrennt zu stellen sind, wollen portofrei mit der Aufschrift „Submission auf eiserne Brückenschiffe“ bis zum 14. November d. J. hierher eingereicht werden.

Ludwigshafen a. Rhein, 29. Okt. 1891.

Die Direktion. (2232)
v. Lavale.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Billetschränke

einfache, rechteckige und runde drehbare, mit Gefächern von Weissblech liefert die Billetschrankfabrik von

Chr. Hartmann in Elberfeld.

Referenzen: Die verehrlichen Eisenbahn-Direktionen zu Elberfeld, Köln rechtsrheinisch, Münster, Strassburg, Magdeburg, Blankenburg, Breslau, Christiania u. a.

Taschen-Plombirzangen von Gussstahl für Bremsenverschlüsse,

das Beste, was für diesen Zweck existirt, empfiehlt die

Gandenberger'sche Maschinenfabrik Georg Goebel in Darmstadt.

Specialität: Fahrkartenmaschinen und Apparate.

Felten & Guilleaume, Carlswerk, Mülheim Rh.

Das Carlswerk

fabrizirt für Eisenbahnbedarf

Eisen-, Stahl- u. Kupferdraht

und Drahtlitzen

für Telegraphen- u. Signalleitungen

Zugbarrieren, Einfriedigungen,

Bindezwirne etc.

Drahtkordeln für Bautewerke.

Verzkt. Stahl-Stacheldraht

nebst allem Zubehör.

Drahtseile aller Art

für Aufzüge, Winden, Krahnen, Zugseile für schiefe Ebenen, Drahtseile für Seilbahnen, Schiebebühnenseile, Trajectseile.

Telegraphen-, Telephon- und Elektrisch-Licht-Kabel.

Felten & Guilleaume

Rosenthal, Cöln a/Rhein

Mechan. Bindfadenfabrik und Hanfseilerei.

Goldene Staats-Medaille.

Die Portland-Cement-Fabrik

Dyckerhoff & Söhne

in Amöneburg bei Biebrich am Rhein

liefert ihr bewährtes vorzügliches Fabrikat unter Bürgschaft für höchste Festigkeit und Zuverlässigkeit.

Productionsfähigkeit der Fabrik: 500000 Fässer pro Jahr.

Niederlagen an allen bedeutenderen Plätzen.

Düsseldorf 1880.

Medaille Breslau 1869

Goldene Medaille. höchste Auszeichnung im Internationalen Wettstreit Arnheim (Holland) 1879.

Verdienst-Medaille Wien 1873.

Goldene Medaille Offenbach a/M. 1879.

Diplom A: **Erster Preis** für ausgezeichnete Leistung Kassel 1870.

Wellbleche in allen Profilen u. Stärken

DÄCHER, HALLEN

vollständige

eiserne Bauwerke

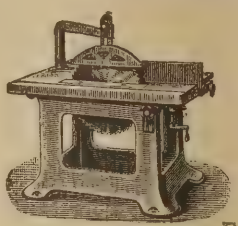
aller Art

Wilh. Tillmanns

Remscheid

Wellblech-Walzwerk, Verzinkerei u. Brückenbauanstalt.

1. Preis Weltausstellung Wien. 1. Preis Braunschweig 1877 und 1881.



Kreissäge.

Heckner & Co.

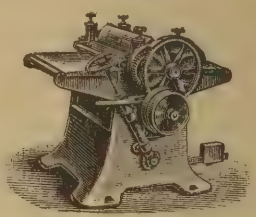
Braunschweig.

Specialfabrik für

Säge- u. Holzbearbeitungs-Maschinen

neuester, bestbewährter Construction.

Compl. Fabrikanlagen mit Transmission nach langjähriger Erfahrung.



Hobelmaschine.

Kgl. Pr. silberne

Erdmann Kircheis, Aue i. S.

Kgl. Pr. goldene

Maschinenfabrik und Eisengiesserei.

Specialität: Maschinen, Werkzeuge, Stanzen etc. zur **Blech- und Metallbearbeitung.**

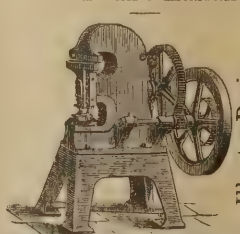
Grösstes Etablissement in dieser Branche.

32mal höchst prämiirt auf allen beschickten Ausstellungen. Diverse Staatsmedaillen, Ehrenpreise, Ehrendiplome und sonstige hohe Auszeichnungen.

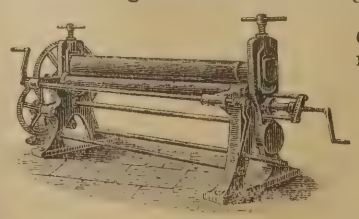
Staatsmedaille.

Staatsmedaille.

Mehrere Patente im In- und Ausland!

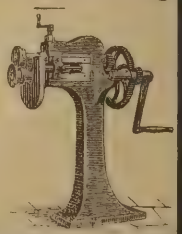


Illustr. Preiscour. gratis und franco.



Garantie für bestes Material u. beste Ausführung!

Jahresproduction 7000 Maschinen.



Gegründet E. K. 1861.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 87. 1891.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 7. November 1891.

Inhalt:

Von Altona nach San Francisco. (Fortsetzung.)

Aus Oesterreich-Ungarn:
- Die Herbstsession des Oesterr. Staats-Eisenbahnrathes.
- Einflussnahme auf die Privateisenbahnen betreffs der Staats-Eisenbahntarife.
- Uebernahme der Südbahn in den Oesterr. Staatseisenb.-Betrieb.
- Die Ungar. Staatsbahnen und die Donau-Dampfschifffahrt-Ges.
- Normativbestimmungen für die Erlangung v. Frachtgebühren-Krediten.
- Regulirung der Frachtsätze beim Verkehr über mehrere Routen.
- Entschädigung für das Versiegen einer Quelle durch den Bahnbau (Rechtsfall).
- Eröffnung der Lokalbahn Eisenerz-Vordernberg.
- Theilstrecke Kronstadt - Szepsi-Szent György.
- Eröffnungen und Erweiterungen d. Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Börsenbericht.

Aus England:
- Die Dienstzeit der Eisenbahnbeamten.
- Sonntagsarbeit bei der London und Nordwestbahn.
- Eisenbahn auf Malta.

Aus Mittelamerika:
- Costa Rica. Honduras. San Domingo.

Aus Südamerika:
- Argentinien. Brasilien. Paraguay. Uruguay. Venezuela.

Urtheile des Reichsgerichts:
- Erkenntniss vom 18/4. 1891.

Bücherschau:
- A. W. Meyer, Heusinger von Waldegg's Eisenbahntechniker-Kalender.
- R. Scheck, Ingenieurkalender für Strassen-, Wasserbau- und Kulturingenieure.
- Engelmann's Kalender für Eisenbahnbeamte des Deutschen Reiches für 1892.

Personalnachrichten:
- Preussische Staatseisenbahnen.
- Württemberg. Staatseisenbahnen.

Amtliche Bekanntmachungen:
1. Aenderung von Stationsnamen.
2. Verkehrsstörungen.
3. Güterverkehr.
4. Personen-, Gepäck- u. Güterverkehr.

Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Von Altona nach San Francisco.

(Fortsetzung aus Nr. 85.)

2. Einfahrt in Newyork und erster Tag in der Empire City.

Am nächsten Morgen, den 30. Mai, sind die Reisenden ungewöhnlich früh auf den Beinen; in aller Hast wird das Frühstück eingenommen und ich eile auf Deck, um, sobald ich hinaustrete, aufs freudigste überrascht zu sein durch den überaus lieblichen, nach so langer Seefahrt doppelt reizvollen Anblick, der sich mir bietet. Sandy Hook, dessen Leuchtthurm den von Europa kommenden Reisenden als erstes, weithin sichtbares Wahrzeichen vom Amerikanischen Boden entgegenschaut, ist bereits passirt, wir befinden uns in der äusseren Bay von Newyork, und bei schönstem Sonnenschein, wenn auch durch einen dünnen Dunstschleier leicht verhüllt, liegen die grünen, reich bewaldeten, hart am Meer mit ausgedehnten Ortschaften, Riesenhotels und prächtigen Landhäusern dicht besetzten Ufer von Staten Island zur Linken und Long Island zur Rechten vor uns. Durch die „Narrows", die Enge, bei welcher die beiden Küsten bis auf die Breite einer Meile sich einander nähern, gewissermaassen die vom Ozean in die Neue Welt führende Eingangspforte, gelangen wir in die innere Bay, und das prächtigste Hafen- und Städtebild breitet sich vor uns aus. Auf dem Wasser wimmelt es von zahllosen Dampf- und Segelschiffen jeder Form und Grösse, unter denen namentlich die Ferryboote, die den Verkehr zwischen Newyork und den verschiedenen Vororten vermittelnden riesigen Dampffähren durch ihre hoch über Deck arbeitenden Balanciers auffallen. Das Häusermeer von Brooklyn und Newyork zur Rechten tritt deutlicher hervor, und schon von weitem erregt ihr mächtiges Bindeglied, die in kühnem Schwung den Meeresarm des East River überspannende Hängebrücke unser Staunen. Wir steuern an der stark befestigten Governor-Insel vorbei, die nur durch eine schmale Wasserstrasse, den Buttermilk-Channel, von Brooklyn getrennt ist, und vor uns erhebt sich plötzlich auf einem anderen kleinen Eiland, der Bedloe-Insel, die von Frankreich den Vereinigten Staaten zu ihrem hundertsten Geburtstage gewidmete, jedoch erst im Jahre 1886 ganz fertiggestellte Kolossalstatue Bartholdi's „the liberty enlightning the world". Mit strahlenumkränztem Haupte stolz aufgerichtet, in der hoch erhobenen Rechten eine Fackel tragend, von der sie des Nachts aus einer Höhe von 93 m über dem Meeresspiegel elektrisches Licht meilenweit über Land und Meer entsendet, macht dies grösste Bildwerk der Welt auf seinem gewaltigen granitnen Unterbau einen mächtigen Eindruck auf den Fremden, dem die Freiheitsgöttin namens der grossen Transatlantischen Republik bei der Ankunft in Newyork das erste Willkommen, bei der Abfahrt den letzten Scheidegruss entbietet.

Hinter Ellis Island, einem weiteren Inselchen, tauchen nunmehr die Häuser von Jersey City auf, während rechts die äusserste Spitze von Newyork mit der Battery und Castle Garden vor uns liegt, wo jahrzehntelang Tausende und Abertausende von Europäischen Einwanderern zuerst den Boden der neuen Welt betreten haben. Jetzt fahren wir in den Hudson

ein, dessen beide Ufer von einem Wald von Masten eingefasst sind und dessen weite Fläche in fast noch grösserem Maasse wie die hinter uns liegende Bay von einem schier unentwirrbaren Gewühl von Fahrzeugen aller Art, vom grossen Transatlantischen Dampfer und dem riesigen Amerikanischen Etagenschiff bis zur schmucken Yacht und dem flotten Ruderboot belebt ist. An mächtigen Kornspeichern und ausgedehnten Docks und Piers vorbeipassirend, werfen wir einen Blick in die endlosen geradlinigen Strassen von Newyork, das mit seinen kolossalen, in den Himmel ragenden Geschäftshäusern, seinen imposanten öffentlichen Gebäuden, seinen Privatpalästen, seinen unzähligen Kirchen, Thürmen und Kuppeln einen überaus grossartigen Eindruck macht, und steuern endlich langsam auf den in Hoboken belegenen Landungsplatz der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrtgesellschaft zu.

Auf dem Schiff hat sich inzwischen alles in bessere, möglichst sonntägliche Kleidung geworfen; namentlich die Amerikaner, die unterwegs die wildesten Reisemützen, Kappen, Kapuzen und sonstigen Kopfbedeckungen zur Schau getragen, treten fast durchweg im hohen, blank gebügelten Cylinder auf, die Damen haben ihre Plaids und Regenmäntel mit eleganten Sommertoiletten vertauscht, und selbst die vielen Kinder sind festlich herausgeputzt. Unterdess sind auch die Zollbeamten an Bord gekommen und lassen im Salon von jedem Passagier, nachdem derselbe sich auf Grund der Schiffsliste legitimirt hat, eine eidesstattliche Erklärung über Anzahl und etwaige Zollpflichtigkeit der Gepäckstücke abgeben und unterschriftlich vollziehen. Mich fragt der betreffende Beamte, eine stattliche Erscheinung, der man unschwer den früheren Offizier ansieht, nachdem ich ihm meinen Namen genannt, alsbald Deutsch: „Sie stammen wohl aus Berlin?“ und als ich: „Ja wohl“, geantwortet, erwidert er sichtlich erfreut: „Ich auch“ und, da er mich nun ganz besonders schnell und freundlich abfertigt, bin ich begreiflicher Weise von meiner ersten Berührung mit der Amerikanischen Verwaltung sehr befriedigt. Es vergeht noch eine geraume Zeit, ehe das Schiff so dicht und fest am Pier liegt, dass die Brücke herabgelassen werden kann; endlich ist auch dieser Augenblick gekommen, und bald nach 10 Uhr Vormittags betrete ich den Amerikanischen Boden. Die Gepäckrevision in dem riesigen Zollschuppen, woselbst jeder Reisende auf Grund des ihm bereits auf dem Schiff eingehändigten, mit einer Nummer versehenen Checks einen besonderen Abfertigungsbeamten zugewiesen erhält, ist bei dem kolossalen Gewühl von Kisten und Kasten, Koffern und Taschen, das es zu entwirren gilt, verhältnissmässig schnell erledigt, und nach kaum 20 Minuten sitzen ein liebenswürdiger Hamburger, den ich auf dem Schiffe kennen gelernt, und ich mit unserem Gepäck in der Droschke, in der wir zunächst auf das Ferryboot rollen, das unser Gefährt zugleich mit einem Dutzend anderer Wagen über den Hudson schafft, und nach einer kaum halbstündigen Fahrt, wofür wir das nach Deutschen Begriffen recht anständige Sümmchen von 4 D. = 17 ℳ zu erlegen haben, befinden wir uns vor unserm Quartier, dem an der Ecke der 26. Strasse und der „fifth avenue“ dicht am Broadway und dem Madison Square höchst bequem belegenen Hotel Brunswick, das uns als eines der besten in Newyork empfohlen war, und woselbst wir für einen verhältnissmässig nicht zu hohen Preis ein behagliches Unterkommen finden. Von meinem Fenster blicke ich auf den Broadway; an dem Hause schräg mir gegenüber leuchtet in grossen goldenen Buchstaben das Wort Delmonico, d. h. der Name des Restaurateurs, den alle Amerikaner als den ersten der Welt bezeichnen, und dicht daneben befindet sich das Atelier des gleichfalls weltbekannten, allerdings ebenso wie sein berühmter Nachbar nur für die oberen Zehntausend zugänglichen Kleiderkünstlers Redfern.

Eine Stunde später, nachdem wir in einem der reichlich vorhandenen und jedem Hotelgast unentgeltlich zur Verfügung stehenden Badezimmer einen neuen Menschen angezogen, befinden wir uns in dem, im Erdgeschoss nach dem freundlichen Madison Square hinaus belegenen, zugleich luftig und elegant gehaltenen, in der ganzen Ausstattung, Einrichtung und Bedienung durchaus an ein Pariser Boulevardcafé erinnernden Restaurant und nehmen in animirtester Stimmung unsere erste Mahlzeit auf festem Lande ein. Nach Tisch unternehmen wir auf der elevated railroad, der Hochbahn, eine Fahrt durch, zum grossen Theil nicht sehr schöne Strassen bis zur Post, geben Briefe und Depeschen auf und machen eine kurze Promenade zu Fuss, wobei uns auf der Strasse, kaum 4 Stunden nach unserer Ankunft verschiedene Zeitungen angeboten oder vielmehr aufoktroyirt werden, die mit den sensationellsten Ueberschriften („The new Normannias 1300 souls at close grips with death“, „her wonderful steering power“ usw.) den beinahe erfolgten Untergang der „Normannia“, ihre „wunderbare Rettung“ und Ankunft in Newyork sowie die Namen der „most distinguished passengers“, worunter auch die unsrigen, melden.

Es ist Feiertag, der in den Vereinigten Staaten überall hochgehaltene und feierlich begangene „Decoration-Day“, d. h. der Tag, an welchem die Gräber der Unionskämpfer, namentlich der im Sezessionskriege Gefallenen bekränzt werden. Infolge dessen herrscht nicht das gewöhnliche geschäftliche Gewühl, sondern ein festtägliches Treiben auf den Strassen und alles eilt, um vor die Stadt ins Freie zu gelangen.

Auch uns zieht das prächtige Sommerwetter hinaus, wir nehmen einen Wagen und fahren durch die von Reitern und eleganten Equipagen belebte Fifth Avenue, die vornehmste Strasse Newyorks, an den Marmorpalästen der Gould, van der Bilt und anderer Millionäre, an kleineren, zierlichen, im grossen und ganzen jedoch höchst einförmig in demselben Stil aus braunem Sandstein gebauten, durchweg mit der gleichen Freitreppe und dem gleichen Gitter versehenen Privathäusern und einer ganzen Reihe stattlicher Kirchen vorbei, unter denen namentlich die prächtige, in gothischem Stil aus weissem Marmor aufgeführte Kathedrale von St. Patrick uns auffällt, nach dem Central Park, dem Bois de Boulogne oder Hyde Park Newyorks. Auf einer Fläche, die vor 30 Jahren nichts war als eine theils mit Sumpf und Morast, theils mit felsigem Geröll bedeckte Wüstenei, ist hier durch die Kunst des Ingenieurs, des Architekten und des Landschaftsgärtners ein Park geschaffen, der an Grossartigkeit der Ausdehnung wie an Vielseitigkeit und geschmackvoller Gestaltung seiner Anlagen in der ganzen Welt seines gleichen sucht. Die Hauptpromenade ist die von prächtigen Ulmen überschattete, an beiden Seiten mit Büsten, Statuen und anderen Bildwerken geschmückte Mall, welche sich in einer Breite von 60 Fuss und einer Länge von nahezu einer halben Meile vom südlichen Eingange bis zu einer in der Mitte des Parks an einem lieblichen See belegenen Terrasse erstreckt. Hier bewegte sich in endlosen Reihen ein Gewühl von Wagen und Reitern auf und ab, unter denen mindestens soviel Reichthum, Eleganz und echt weltstädtischer Chic vertreten war, wie solcher in der Avenue des acacias oder in Rotten Row zu finden ist. Musikkapellen, die im Sommer an zwei Nachmittagen konzertiren, weite Wiesen und ausgedehnte Spielplätze, zahlreiche Fontainen und Wasserfälle, mit Ziegen bespannte Wägelchen für die Kinder, eine Menagerie, ein wissenschaftliches und ein kunsthistorisches Museum, 6 kleine und grössere Seen und Teiche mit Wasservögeln und Wasserpflanzen, lauschige Fusspfade und Laubengänge, sowie endlich Sitzplätze, die für 10000 Personen ausreichen und zum grossen Theil unter schattigen Bäumen angebracht sind: all dies macht den Park zu einem Erholungsaufenthalt grossartigster wie anregendster Art und zu einem wahren Segen für die, bei dem hastigen, aufreibenden Leben Newyorks der Auffrischung in freier, gesunder Luft doppelt bedürftige Bevölkerung der Riesenstadt. Unvergleichlich schön ist auch der an der steilen Böschung des Hudson sich entlang ziehende Riverside Park, ein Boulevard, von dessen breiten Fahr- und Fusswegen man auf der einen Seite eine prächtige Aussicht auf den tief unten dahinfliessenden, von Schiffen belebten Strom und das gegenüberliegende Ufer geniesst, während man auf der anderen

Seite in die parallel laufende Riverside Avenue blickt, in der die reizendsten Villen inmitten schöner Gärten belegen sind. Dort, dicht an der Promenade, befindet sich auf einem kleinen, von hohen Eichen überschatteten Hügel das einstweilen bis zur Herstellung eines würdigen Staatsdenkmals für General Grant erbaute kleine Grabgewölbe, in dessen nur durch ein Gitter verschlossenem Inneren der Sarg des früheren Präsidenten steht. Derselbe war am heutigen Gedenktage mit Blumen und Kränzen, die hauptsächlich von seinen ehemaligen Mitkämpfern herrührten, vollständig überschüttet. Unter den Widmungsworten und -Sprüchen der Spender fiel uns namentlich die auf einer riesigen Atlasschleife in grossen goldenen Lettern angebrachte Inschrift auf: „In his simplicity sublime". Die einfache, durch so viele Zeichen der Anhänglichkeit und Verehrung gewissermaassen zum Nationalheiligthum geweihte Grabstelle, inmitten einer durch Natur und Kunst verschwenderisch ausgestatteten Umgebung erinnerte mich lebhaft an das einige Monate vorher von mir besuchte Grab Gambetta's auf dem Kirchhofe zu Nizza, welches, abgesehen von den jederzeit darüber ausgestreuten Blumen und Kränzen, gleichfalls jedes äusseren Schmuckes entbehrt, aber ebenso wie das von Grant auf einem herrlichen Fleck Erde, und zwar im Angesicht des tiefblauen Mittelmeers belegen ist.

Von unserer Spazierfahrt in hohem Grade befriedigt und angeregt, machten wir uns nach kurzer Rast im Hotel aufs neue an die Arbeit, um nach dem Kasino, einem am Broadway zwischen der 38. und 39. Strasse belegenen, im Maurischen Stil gebauten Operettentheater zu fahren. Wir sahen die alt- und wohlbekannte Grossherzogin von Gerolstein in einer märchenhaft schönen Ausstattung, aber einer entsetzlich burlesken, auf uns geradezu abstossend wirkenden Aufführung. Die meisten Mitspielenden waren vollständige Karikaturen, nur die Darstellerin der Titelrolle, Mrs. Lillian Russel, eine der schönsten Erscheinungen, die ich überhaupt je auf der Bühne gesehen, hob sich durch ihr maassvolles Spiel vortheilhaft von den anderen Mitwirkenden ab. Nach Beendigung der Vorstellung konzertirte im Freien, und zwar auf dem Dach des 5 Stock hohen Theaters, bei feenhafter Beleuchtung eine Ungarische Kapelle, der wir bei einem Glase Sherry Cobler bis gegen Mitternacht zuhörten, um dann noch der berühmten „Bar" im Hoffman House, einem der ersten Newyorker Hotels, einen kurzen Besuch abzustatten.

Diese Bars oder Trinkstuben, in denen jene bekannten mit Eis abgekühlten, aus allen möglichen Ingredienzien, namentlich Pomeranzen, Pfirsich, Sherry, Sekt und Gin zusammengesetzten Getränke verabreicht werden, die sich zum Theil auch schon bei uns eingebürgert haben, sind eine spezifisch Amerikanische Einrichtung. Den unvermeidlichen Cylinder auf dem Kopf schlürft man, am Schenktisch stehend, hinter dem der barman die verschiedenen Limonaden mit ausserordentlicher Eleganz und blitzartiger Geschwindigkeit präparirt, oder an einem der vielen kleinen Marmortische sitzend seinen Cobler und hat das Recht, dabei unentgeltlich, so viel man will, von den allerdings steinharten Cakes, sowie von dem Chester und anderen Käse zu naschen, der überall herumsteht. Die Bar im Hoffman House ist vermöge ihrer ganz besonders prächtigen Ausstattung eine Sehenswürdigkeit, die jeder Fremde aufsuchen muss. In der hohen, luftigen Halle findet sich in allerdings etwas überhäufter, marktschreierischer Art eine geradezu staunenswerthe Fülle von Ausstattungsstücken, orientalischen Seltenheiten, lebensgrossen Statuen, Büsten und zum Theil künstlerisch hervorragenden Bildern vereinigt. Bei jedem Gegenstande wird einem, wie dies überhaupt in Amerika sehr üblich, der Anschaffungspreis mitgetheilt, und wenn man die einzelnen Zahlen, unter denen der Betrag für ein auf der Pariser Ausstellung erworbenes grosses Gemälde von Bougereau die Hauptrolle spielt, zusammenzählt, kommt ein Vermögen heraus, das man in Europa für einen derartigen Zweck wohl kaum aufwenden würde. Indess scheint dies Kapital, nach dem den ganzen Tag über und bis in die späte Nacht hinein stets regen Verkehr zu urtheilen, sich vollauf zu verzinsen, und auf alle Fälle ist die Trinkstube, nicht nur ihrer Ausstattung halber, sondern auch wegen des zahlreichen, aus den verschiedensten Elementen zusammengesetzten Publikums, das dort jeder Zeit anzutreffen, ein so interessanter Aufenthalt, dass wir unseren ersten Tag auf Amerikanischem Boden nicht würdiger wie dort beschliessen konnten, und als wir uns endlich nach 1 Uhr Morgens zur Ruhe begaben, durften wir mit einem Gefühl berechtigter Genugthuung auf das an diesem Tage Geleistete und Erlebte zurückblicken.

(Fortsetzung folgt.)

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Herbstsession des Oesterreichischen Staats-Eisenbahnrathes.

Aus den Mittheilungen der Regierungsvertreter und den sonstigen Vorkommnissen in dieser am 26. Oktober d. J. stattgefundenen Sitzung ist folgendes hervorzuheben:

a) Im laufenden Jahre wurden für den Bedarf der Oesterreichischen Staatsbahnen 71 Lokomotiven, 334 Personenwagen und 1251 Güterwagen angeschafft; für das nächste Jahr ist die Nachschaffung von 41 Lokomotiven, 150 Personenwagen und 500 Güterwagen in Aussicht genommen.

b) Auf Anregung des Handelsministeriums wurde bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Kaschau-Oderberger Bahn und der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft eine Vermehrung des Fahrparkes durchgeführt.

c) Für den Bau der Eisenbahnlinien Divacca-Laak und Krainburg-Loibl-Klagenfurt wurden technische Vorarbeiten ausgeführt, über deren weitere Erledigung dem Staats-Eisenbahnrathe in der nächsten Session weitere Mittheilungen gemacht werden sollen.

d) Seitens der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen wurde die ziffermässige Darstellung der Ergebnisse des Zonentarifes im Personenverkehre mitgetheilt; hierbei wurde der Antrag wegen Ermässigung der Personentarifsätze im Fernverkehre erneuert und angenommen.

e) Die in den Sommerfahrplänen 1891 sowie im Winterfahrplane 1891/92 durchgeführten Veränderungen der einschlägigen Beschlüsse des Staats-Eisenbahnrathes enthalten zumeist Verbesserungen der Zugverbindungen.

f) Zu den Grundzügen des am 1. Juli 1891 eingeführten neuen Gütertarifes wurden mehrere Wünsche wegen Deklassifikation der Artikel: „Ueberlanges Eisen und Holz, neue Fässer bis 1,3 m Durchmesser wie alte Fässer, Wein wie Branntwein usw." gestellt; dieselben fanden Berücksichtigung, und es wurde mitgetheilt, dass der neue Gütertarif in den Konkurrenzrelationen bereits einen gewissen Einfluss auf die Privatbahnen ausgeübt habe. (Diese Mittheilung folgt auf der nächsten Seite.)

g) Die vorgelegten Grundzüge für die Sommerfahrordnung 1892 weisen gegenüber dem Vorjahre keine wesentlichen prinzipiellen Aenderungen auf; für den Fall der legislativen Genehmigung der Gesetzvorlage wegen Verstaatlichung der Galizischen Carl Ludwigbahn ist die Einführung des wiederholt urgirten Nachtschnellzuges Krakau-Lemberg in Aussicht genommen.

h) Es wurde ein Antrag auf Erweiterung des Elbe-Umschlagplatzes der Dux-Bodenbacher Bahn in Rosanitz vorgelegt; ferner wurde

i) beantragt, dass im Verkehre mit Russland nach Vornahme der bahnamtlichen Intervention bei der Verzollung in den Grenzstationen direkte Frachtsätze bei gebrochener Kartirung eingeführt werden sollen.

k) Abgeordneter Russ regte die Uebernahme der Südbahn in Staatsbetrieb an,

l) ein anderer Abgeordneter befürwortet die Betriebsübernahme der Böhmischen Westbahn durch die Verwaltung der Oesterreichischen Staatsbahnen; sämmtliche Anträge fanden die Zustimmung der Versammlung.

m) Das Ersuchen, die sehr gefahrvollen und beschwerlichen Zustände des Bahnhofes in Bruck an der Mur baldmöglichst einer Verbesserung zuzuführen, wurde erneuert. Es wurde hier aufmitgetheilt, dass die successive Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auf dem Bahnhofe Bruck an der Mur und die Umgestaltung des Bahnhofes Prerau eingeleitet worden ist.

n) Die Steiermärkische Landwirthschafts-Gesellschaft ersuchte um schleunigste Vermehrung der Güterwagen, sowie auch der Personenwagen bei der ehemaligen Ungarischen Westen

bahn. Die Regierung hat Daten vorgelegt, nach welchen auch die lange Zurückhaltung unserer Güterwagen im Auslande an diesen ungünstigen Vorkommnissen Schuld trägt.

o) Das Ansuchen des Steiermärkischen Landesausschusses, dass in Trautenfels sämmtliche Personenzüge und in Gstatterboden täglich ein Personenzug während des ganzen Jahres und zwei Eilzüge im Sommer anhalten sollen, wurde befürwortet. Nachdem schliesslich

p) zur Kenntniss gelangt, dass die Ueberfuhrgebühr für die Galizischen Gütertransporte nach Ungarn infolge der Verhandlungen mit der Ungarischen Regierung schon am 1. Oktober d. J. aufgehoben wurde, kamen noch eine Reihe von minder wichtigen Beschwerden, Wünschen usw. zur Sprache, deren Erledigung seitens der Regierung zugesagt wurde.

Einflussnahme auf die Privateisenbahnen betreffs der Staats-Eisenbahntarife.

Ueber das diesbezügliche Ersuchen des Staats-Eisenbahnrathes in der heurigen Frühjahrssession bemerkte der Vertreter der Generaldirektion in der Herbstsession folgendes: „Der neue Gütertarif der Staatsbahnen ist auf diesen letzteren erst mit 1. Juli d. J. zur Einführung gelangt. Es erscheint dringend geboten, die bei der praktischen Anwendung derselben zu gewärtigenden Erfahrungen eine gewisse Zeit hindurch abzuwarten, wodurch namentlich auch ermöglicht würde, den finanziellen Effekt des neuen Tarifes klar zu überblicken. Erst dann wird daran gegangen werden können, die Bestrebungen wegen Herbeiführung möglichst übereinstimmender Tarifgrundlagen innerhalb der einzelnen Verkehrsgebiete mit Berücksichtigung der besonderen Bedürfnisse und Verhältnisse derselben wieder aufzunehmen. Ueberdies hat sich die Einwirkung der neuen Tarife der Staatsbahnen auf die Privatbahnen bereits in mehrfacher Richtung geltend gemacht, indem seit 1. Juli d. J. in den durch diese Tarife konkurrenzirten Relationen sowohl im Lokalverkehre der betroffenen Bahnen als auch in zahlreichen Verbandsverkehren ermässigte Kartirungssätze zur Einführung gelangt sind. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat überdies schon jetzt das System der allgemeinen Wagenladungsklassen auch in wichtigeren nicht konkurrenzirten Relationen zur Durchführung gebracht."

Uebernahme der Südbahn in den Oesterreichischen Staatseisenbahn-Betrieb.

Tagtäglich erscheinen hierüber sowohl in den Tages- als Fachblättern ellenlange Artikel, welche das Für und Wider, sowie die Angebote der Regierung und die Aussichten der Aktionäre, zumeist vom einseitigen Standpunkte aus, theilweise auch in einer die Beamten der Südbahn so beunruhigenden Weise besprechen, dass der Generaldirektor Schüler genöthigt war, an dieselben ein Rundschreiben zu richten, um ihnen die volle Wahrung ihrer erworbenen Rechte feierlichst zuzusichern. Allen diesen Gerüchten und Umtrieben tritt das offiziöse „Fremdenblatt" in einem Artikel entgegen, welchen wir auszugsweise, wie folgt, wiedergeben:

„Seitdem die ersten Nachrichten über die Absichten der Regierung in die Oeffentlichkeit gedrungen sind, die Oesterreichischen Linien der Südbahn in den Staatsbetrieb zu übernehmen, hat sich eine sehr lebhafte publizistische Diskussion darüber entsponnen, unter welchen Bedingungen und Modalitäten diese grosse Transaktion wohl vor sich gehen dürfte. Bei allen diesen Erörterungen aber wurde ein sehr wichtiger Umstand übersehen, das ist, dass bis zur Stunde von offiziellen Verhandlungen zwischen beiden Parteien noch gar nicht gesprochen werden kann, dass mithin noch gar nichts feststeht und nichts feststehen kann. Die Oesterreichische Regierung trägt sich allerdings mit der Absicht, ein grosses einheitliches Staatsbahnnetz zu schaffen. Es ist aus diesem Grunde selbstverständlich, dass die Regierung mit den maassgebenden Persönlichkeiten der grossen Privatbahnen, also auch der Südbahn, Fühlung nehmen musste. Diese Fühlungnahme konnte für beide Parteien naturgemäss nur einen rein informatorischen und dabei streng vertraulichen Charakter besitzen. Der ganze Sachverhalt beschränkt sich darauf, dass die vom Handelsministerium eingeleiteten Studien vorerst lediglich den Zweck haben, die Frage klarzustellen, ob sich eine für beide Theile annehmbare Formel finden liesse, den Betrieb der Südbahn noch vor dem Eintritte des konzessionsmässigen Einlösungstermines auf den Staat übergehen zu lassen. Alle Kombinationen, Konklusionen, Berechnungen und was drum und dran hängt, entbehren vorläufig der wichtigsten Voraussetzung einer reellen Basis. Die Regierung hat nämlich bisher kein fixes Angebot gemacht und die Südbahnverwaltung braucht vorläufig keine Stellung zu nehmen; es ist selbstverständlich, dass die Südbahn bei ihren Berechnungen zu wesentlich anderen Resultaten gelangt, als die Regierung. Man muss daher allen noch so positiv auftretenden Meldungen mit der grössten Vorsicht begegnen. Gewissermaassen ist ein erster Schritt in der Angelegenheit der Südbahn allerdings damit geschehen, dass die Regierung wie die Verwaltung der Südbahn ihre prinzipielle Geneigtheit zu erkennen gegeben hat, die in Rede stehende Transaktion durchzuführen, aber die Parteien sind noch lange nicht so weit, sich in meritorische Verhandlungen einlassen zu können. In der Diskussion über die schwebenden Angelegenheiten bei der Südbahn ist auch die Frage des Verhältnisses der Südbahn zu Ungarn hineingetragen worden, und es wurde richtigerweise jener Paragraph der Konzessionsurkunde citirt, wonach das gesammte Netz der Südbahn ein untrennbares Ganze bilde, und dass aus diesem Grunde eine theilweise Abtretung der den Konzessionären überlassenen, übertragenen und mit den ihrigen verschmolzenen Eisenbahnen, sei es auch nur in der Form einer Verpachtung, nicht stattfinden dürfe. Von Budapest ist nun die Meldung eingelangt, dass der Ungarische Handelsminister sich schwer dazu verstehen werde, vorzeitig in Verhandlungen wegen Uebernahme der Ungarischen Südbahnlinien auf Grund der Bilanzwerthe einzugehen, weil dies ein schlechtes Geschäft wäre. Die Richtigkeit dieser Meldung ist zu bezweifeln. Es ist kaum anzunehmen, dass die Oesterreichische Regierung den Betrieb auf den Oesterreichischen Linien der Südbahn zu übernehmen gesonnen ist, ohne dass sie auch das Verhältniss zu Ungarn in den Kreis ihrer Betrachtungen gezogen haben sollte, und deshalb ist diese von Budapest lancirte Nachricht mit ebensolcher Reserve aufzunehmen, wie das Meiste, was bis heute über den Stand der Südbahnangelegenheit in die Oeffentlichkeit gedrungen ist."

Die Ungarischen Staatsbahnen und die Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft.

Zwischen beiden Unternehmungen finden gegenwärtig Verhandlungen wegen der Péage auf der Strecke Ueszög-Villany und wegen des sogen. Kohlenfrachtengarantie-Vertrages statt. Bezüglich dieses Vertrages bestehen nämlich namhafte Differenzen. Die Ungarischen Staatsbahnen stehen auf dem Standpunkte, dass die Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft verpflichtet ist, das in jenem Vertrage stipulirte Kohlenquantum thatsächlich auf der seither verstaatlichten Budapest-Fünfkirchener Linie zu verfrachten; die Gesellschaft hat hingegen die Verfrachtung in dem Augenblicke der Verstaatlichung eingestellt, um hierdurch zu bethätigen, dass sie hierzu vertragsmässig nicht verpflichtet sei.

Normativbestimmungen für die Erlangung von Frachtgebühren-Krediten

Das K. K. Handelsministerium hat die infolge seiner Anregung von den Oesterreichischen Bahnverwaltungen als einheitliche Grundlage für das Vorgehen der einzelnen Bahnen vereinbarten „Normativbestimmungen für die Erlangung von Frachtgebühren-Krediten" genehmigt. Es wurde jedoch hierbei der Voraussetzung Ausdruck gegeben, dass die auf dieser Grundlage von den einzelnen Bahnverwaltungen für die Kreditirung festzustellenden Bedingungen im Sinne der Verordnung vom 12. März 1879 (Veröffentlichung der Begünstigungen im Güterverkehre im „V.-Bl. f. E. u. Sch.") wenigstens ein für allemal zur Veröffentlichung gelangen. Den in Nr. 126 des genannten Blattes kundgemachten Normativbestimmungen entnehmen wir folgende wesentliche Vorschriften:

Frachtgebühren-Kredite werden für eine längstens einmonatliche Kreditperiode eröffnet (§ 2). Ansuchen um die Eröffnung von Frachtgebühren-Krediten sind für jede betreffende Station besonders einzubringen (§ 3). Vor der Krediteröffnung ist genügende Sicherstellung, mindestens für den 1½ fachen Betrag des verlangten Frachtgebühren-Kredites, zu erlegen (§ 4). Diese Kaution ist als Faustpfand zu bestellen. Die Bahnverwaltung kann, wenn der Kreditnehmer seinen Verpflichtungen nicht nachkommt, die erlegte Kaution ausser gerichtlich realisiren (§ 5). Die Bestimmungen über die Ausweise, Abrechnungen und Begleichungen der kreditirten Beträge sind in den §§ 6—9 enthalten. Schliesslich kann das Kreditverhältniss beiderseits jederzeit ohne Angabe von Gründen aufgehoben werden (§ 11).

Regulirung der Frachtsätze beim Verkehr über mehrere Routen.

Bei der Ausarbeitung eines inländischen Verbandtarifes war als Grundsatz aufgestellt worden, dass in jenen Relationen, welche durch zwei oder mehrere Routen bedient werden, Regulirungen der Frachtsätze überhaupt nicht vorgenommen werden sollten. Die K. K. Generalinspektion hat diesem Punkte des betreffenden Kommissionsresumé die Genehmigung mit dem Bemerken versagt, dass die Transportbedienung eines Verkehres über zwei oder mehrere Routen nicht als ausreichendes Motiv dafür angesehen werden kann,

von der Regulirung der Frachtsätze für näher gelegene Stationen nach den Frachtsätzen der weiter gelegenen Stationen Abstand zu nehmen.

Entschädigung für das Versiegen einer Quelle durch den Bahnbau (Rechtsfall).

Durch den Bahneinschnitt auf einer von der Unternehmung erkauften und für den Bau der Gaisbergbahn in Besitz genommenen Parzelle wurden die unterirdischen Abschlussverhältnisse einer in gewisser Entfernung entspringenden Quelle unterbrochen und diese selbst dadurch zum Versiegen gebracht. Infolge Beschwerde des Eigenthümers dieser Quelle wurde der genannten Unternehmung die Verpflichtung zur Ausführung von Vorkehrungen auferlegt, welche Aenderung der Wasserführungs-Verhältnisse zu beheben geeignet sind. Die dagegen von der Unternehmung geführte Beschwerde machte geltend, dass das infolge des Bahneinschnittes zu Tage tretende Wasser ein Eigenthum der Eisenbahngesellschaft bildet, welches anderen Interessen zuzuleiten sie nicht verpflichtet erscheint; dass ferner nach § 10 des Konzessionsgesetzes die Bahnverwaltung nicht zu den ihr vorgeschriebenen Vorkehrungen, sondern und auch nur in der Voraussetzung einer widerrechtlichen Handlung nur zur Vergütung eines Schadens verhalten werden kann. Diese Beschwerde wurde vom K. K. Verwaltungs-Gerichtshofe mittelst Entscheidung aus folgenden Gründen abgewiesen: Durch die Bestimmungen des § 10 Lit. b des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes ist der Eisenbahnunternehmung nicht blos die Verpflichtung zur Vergütung eines Schadens, sondern auch die Verbindlichkeit zur Beseitigung von Beschädigungen also bezw. zur Wiederherstellung des vorigen Standes und zur Vornahme der hierfür nothwendigen Anlagen auferlegt. Dies gelte in dem vorliegenden Fall um so mehr, als sich der Eigenthümer der fraglichen Parzelle in dem Verkaufsvertrage hierüber ausdrücklich vorbehalten hat, dass dem anhängigen Streite, wegen Ableitung der Quelle, durch die Abtretung der Grundfläche in keiner Weise präjudizirt sein soll. Ist eine Wiederherstellung des früheren Zustandes nicht möglich, so muss dafür eine angemessene Entschädigung geleistet werden. Schliesslich wurde bezüglich der Beschwerde wegen Nichteinhaltung der diesfalls vorgeschriebenen Förmlichkeiten ausgesprochen, dass die Beobachtung aller in § 6 des Konzessionsgesetzes vorgeschriebenen Formalitäten für die Verhandlung nur dann erforderlich ist, wenn es sich um die Erhebung der für die Ertheilung einer Konzession nöthigen Thatumstände handelt. („V.-Bl. f. E. u. Sch." Nr. 99 d. J.)

Eröffnung der Lokalbahn Eisenerz-Vordernberg.

Diese 19,92 km lange, nach gemischtem System, d. i. theils als Adhäsions-, theils als Zahnstangenbahn, ausgeführte Strecke ist mit den Stationen und Verlade- bezw. Abladestellen: Krumpenthal (Verladestelle), Erzberg, Prebichl, Glaslbremse (Betriebsausweiche), Schönauhalde (Abladestelle) und Vordernberg Rathhaus für den beschränkten Güterverkehr, und zwar ausschliesslich für Zwecke der Alpinen-Montangesellschaft am 15. September d. J. eröffnet worden. Den Betrieb führt die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, bezw. die Betriebsdirektion in Villach. In der Anschlussstation Vordernberg wird der Gesammtdienst durch Organe der Südbahngesellschaft besorgt.

Die Theilstrecke Kronstadt-Szepsi-Szent György

der Lokalbahn Kronstadt-Háromszék wurde am 11. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben. Den Betrieb dieser Lokalbahn führt die Direktion der Ungarischen Staatsbahnen.

Eröffnungen und Erweiterungen der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Nach Fertigstellung der Zufahrtsstrasse wurde die Station Seilersdorf der Lokalbahn Fürtenfeld-Hartberg am 19. Oktober d. J. in Benutzung genommen.

Die bisher nur für den Personen- Gepäck- und beschränkten Güterverkehr eingerichtet gewesene Station Oberbriz der Linie Pilsen-Dux wurde am 1. November d. J. auch für den allgemeinen Güterverkehr, somit für den Gesammtverkehr, und die auf der Strecke Legenye-Mihály-Mezölaborcz der vormaligen I. Ungarisch-Galizischen Eisenbahn belegene Haltestelle Velejte für den Wagenladungs-Frachtverkehr eröffnet.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Wiederaufnahme der Vertragsverhandlungen mit Deutschland, deren baldiger Abschluss mit Italien, dagegen die Missernte in Rumänien, das Hafer-Ausfuhrverbot in Russland — diese wirthschaftlichen Momente traten in den Hintergrund vor der noch immer und zwar infolge der energischen Einsprache des Kriegsministeriums ungelösten Decentralisationsfrage, welche sogar die Annahme der Vorlage über die Verstaatlichung der Carl Ludwigbahn (204,50) in Zweifel liess. Der sprungweise Rückgang der Südbahn (89,25) beeinflusste auch die übrigen Eisenbahnaktien; so notieren: Kaiser Ferdinands-Nordbahn 2810, Nordwestbahn 198, Elbethalbahn 209,75 und Staatsbahn 277,50, bezüglich welcher der Ungarische Finanzminister im Finanzausschusse des Abgeordnetenhauses die verblüffende Mittheilung machte, dass 40 000 Stück dieser Aktien z. Zt. der Verstaatlichungsverhandlungen im Besitze der Wiener Boden-Kreditanstalt waren.

Aus England.

Die Dienstzeit der Eisenbahnbeamten.

Der Ausstand der Schottischen Eisenbahnbeamten (vergl. Nr. 22 S. 214 d. Ztg.) hat Ed. Sauvage veranlasst, die Lage der Englischen Eisenbahnbediensteten zu untersuchen und seine Beobachtungen in einem im Maiheft 1891 des „Bulletin de l'Association des Anciens Eleves de l'Ecole des Mines" erschienenen Aufsatze, dem wir einige der folgenden Angaben entnommen haben, niederzulegen.

Zwei Hauptlinien streiten sich um den Verkehr zwischen England und Nordschottland; an der Ostküste die Nordbritische Eisenbahn, die sich in Berwick an das Englische Netz anschliesst, und an der Westküste die in Carlisle endigende Kaledonische Bahn. Vor noch nicht langer Zeit standen beide Linien infolge des durch den tief einschneidenden Firth of Forth veranlassten Umweges über Stirling auf gleichem Fusse, der Bau der Forthbrücke hat aber der Nordbritischen Bahn einen entschiedenen Vorzug gegeben. Der Verkehr fluthete ganz plötzlich und weit über Erwarten der Nordbritischen Eisenbahnverwaltung nach der Ostlinie und man musste bei dieser Anhäufung des Verkehrs die Beamten überanstrengen. Diese Ueberanstrengung, der besonders im Anfang keine genügende Erhöhung der Gehälter entsprach, war der Grund zu dem langdauernden Ausstand der Bediensteten der Nordbritischen Bahn, der sich auch auf diejenigen der Kaledonischen sowie der Glasgow und Südwestbahn ausdehnte und während mehr als 40 Tagen den Eisenbahnverkehr in Schottland wenn auch nicht ganz zum Stillstand brachte, so doch sehr unsicher, sehr unregelmässig und sehr ungenügend machte, wodurch nicht nur die Ausständigen, sondern die ganze Bevölkerung aufs Schwerste heimgesucht wurden.

Die Hauptforderung betraf die Verkürzung der Arbeitszeit und nach einer Anfang dieses Jahres veröffentlichten Englischen Statistik scheinen thatsächlich die Bediensteten der Nordbritischen Gesellschaft bedeutend ungünstiger gestellt zu sein als diejenigen der Nachbarbahnen.

Eisenbahn	Anzahl der Lokomotivführer und Heizer	Anzahl der Fälle, in denen diese Beamten im Laufe eines Monats innerhalb 24 Stunden im Dienste waren, während					
		13	14	15	16	17	18 und mehr
		Stunden					
Kaledonische . .	1 426	7 320	2 988	828	184	86	34
Nordbritische .	1 593	4 078	4 001	3 177	1 878	989	1 016
London u. Nordwest	5 652	17 882	9 341	3 156	17	56	5
Nordost	2 893	11 041	7 730	4 721	2 384	1 051	542

Der Ausstand endigte, ohne dass die Verwaltungen zu irgend welchen Zugeständnissen gezwungen wurden; aber infolge des Ausstandes wurde eine grosse parlamentarische Untersuchung beschlossen, um festzustellen, ob eine gesetzliche Regelung der Arbeitszeit der Eisenbahnbediensteten angezeigt erscheint und bejahendenfalls, welche Grenze angemessen ist (vergl. Nr. 22 S. 214 d. Ztg.). Die Untersuchung ist noch nicht abgeschlossen und soll während der nächsten Tagung fortgesetzt werden (vergl. Nr. 72 S. 699 d. Ztg.). Aus den dem Ausschuss vorliegenden Mittheilungen sind u. a. diejenigen des Generaldirektors (general manager) der Grossen Ostbahn, Herrn Birt, bemerkenswerth; danach beträgt auf diesem Netze die Dienstzeit der Lokomotivführer und Heizer der Personenzüge wenigstens 4 Stunden 35 Minuten, längstens 11 Stunden 24 Minuten, durchschnittlich 8 Stunden 20 Minuten, derjenigen der Güterzüge wenigstens 6 Stunden 35 Minuten, höchstens 11 Stunden 46 Minuten, durchschnittlich 9 Stunden 11 Minuten, ferner der Zugführer und Schaffner (guards) der Personenzüge wenigstens 2 Stunden 55 Minuten, höchstens 13 Stunden 23 Minuten, durchschnittlich 9 Stunden 36 Minuten, endlich derjenigen der Güterzüge wenigstens 4 Stunden, höchstens 12 Stunden

2 Minuten und durchschnittlich 9 Stunden 19 Minuten. Herr Birt bemerkt, dass sich die Dienstzeit der Angestellten vielmehr aus einer langen Wartezeit als aus wirklicher Muskelanstrengung zusammensetzt und schlägt vor, die Dienstzeit, wenn sie durch ihre ununterbrochene Dauer erschlaffend auf den Beamten wirkt, zu verkürzen, zumal sie oft keine andere Wirkung hat, als den Wochenverdienst des Angestellten zu erhöhen, ohne der Gesellschaft Vortheil zu bringen.

Die Entlohnung beträgt für Weichensteller auf den schwierigen Posten in und bei London 28—36 sh., für Weichensteller auf leichteren Posten 17—24 sh., für Zugführer und Schaffner 21—30 sh. für die 6tägige Arbeitswoche, ferner für Lokomotivführer 5¼—7¼ sh., endlich für Heizer 3—4½ sh. für den 10stündigen Arbeitstag. Die Bediensteten der Grossen Ostbahn sind nach Angabe des Herrn Birt sehr zufrieden mit ihrer Lage und wünschen nur, so lange wie möglich im Dienst zu bleiben; von den 20000 Beamten haben mehr als 800 das 60. Lebensjahr überschritten und wenn sie endlich daran denken, in den Ruhestand zu treten, so suchen sie ihren Söhnen oder Enkeln ihre Laufbahn zu öffnen.

Sonntagsarbeit bei der London und Nordwestbahn.

Die London und Nordwestbahn hat einen Dienstbefehl des Inhalts erlassen, dass jeder Gesellschaftsbeamte, der ausser den 6 Wochentagen am Sonntage zu arbeiten hat, für diese Sonntagsarbeit den 1½fachen Lohn wie für Werktagsarbeit erhält; in dieser Hinsicht verden 1 und weniger als 3 Stunden gleich ¼ Tag, 3—5 Stunden gleich ½ Tag, 5—8 Stunden gleich ¾ Tag, endlich 8 und mehr Stunden gleich einem vollen Tag gerechnet.

Eisenbahn auf Malta.

Vor einigen Jahren stellte eine Englische Gesellschaft auf Malta eine kleine, 7 Meilen lange Bahn von La Valetta nach Notabile (Civetta-Vecchia) her, musste sie aber aufgeben, da die Betriebseinnahmen zur Bestreitung der Betriebskosten nicht ausreichten. Durch einen Beschluss des gesetzgebenden Körpers ist nun die Regierung aufgefordert worden, diese Bahn wieder herzustellen und deren Verwaltung zu übernehmen.

Aus Mittelamerika.

Costa Rica.

Der Kongress hat den zwischen der Regierung und dem Costa Rica Syndicate am 10. Juni d. J. geschlossenen Vertrag, betreffend den Bau einer Eisenbahn von Punta-Arenas am Stillen Meere nach San-Ramon, San-Antonio-de-Belen und San-Jose, genehmigt. Der Staat gewährleistet der Gesellschaft 25 Jahre lang jährlich wenigstens 5 % Ertrag auf ein Gesammt-Anlagekapital von wenigstens 800000 £.

Honduras.

In Chicago hat sich unter dem Namen: Caribbean Construction Company eine Gesellschaft gebildet, welche sich als Ziel den Bau einer 2—300 Meilen langen Bahn durch Honduras gesetzt hat.

San Domingo.

Von der in Nr. 3 S. 28 d. Ztg. erwähnten Anleihe von 900000 £ sind bisher nur 575000 £ ausgegeben und auch von diesen nur 215000 £ zum Eisenbahnbau, dagegen der Rest zur Rückzahlung der inneren Schuld verwendet worden. Im Bau befindet sich gegenwärtig nur die erste Theilstrecke Puerto-Plata-Bajabimeto (20 km). Die Bahn wird als gemischte Reibungs- und Zahnradbahn (Bauart Abt) gebaut; die Spurweite beträgt 0,765 m, die stärkste Steigung auf den Reibungsstrecken 40 ‰, auf den Zahnradstrecken 90 ‰, endlich der kleinste Krümmungshalbmesser 50 m. Zur Zugförderung werden Abt'sche Zahnradlokomotiven von 25 t Gewicht, die Züge von 50 t zu befördern imstande sind, zur Verwendung kommen; die übrigen Betriebsmittel sind in Belgien bestellt.

Aus Südamerika.

Argentinien.

Nach dem am 8. Oktober d. J. der Hauptversammlung erstatteten Geschäftsberichte erzielte die Grosse Buenos Ayres-Südbahn in dem vom 1. Juli 1890 bis dahin 1891 reichenden Betriebsjahr eine Betriebseinnahme von 1098446 £ (gegen 1103869 £ in 1889/90); nach Bestreitung der Betriebsausgaben in Höhe von 518163 (516206) £ verblieb ein Betriebsüberschuss von 580283 (587663) £. Hiervon wurden 200000 £ durch Bezahlung eines Abschlagsgewinnes von 4 % für die erste Hälfte des Betriebsjahres (vergl. Nr. 46 S. 460 d. Ztg.), 201411 £ durch Verzinsung der Schuldverschreibungen und Ausdehnungsantheilscheine, 182 £ durch Stempelkosten und 2000 £ durch Zuwendungen an die Beamten aufgezehrt, so dass noch 176690 £ verbleiben, denen als Uebertrag aus dem Vorjahre 22297 £, als Ertrag der Saladillo-Zweigbahn 10626 £, als Zinsen der Rücklagen 11583 £ und an sonstigen Zinsen 2926 £ hinzutraten. Es standen demnach noch 224122 £ zur Verfügung der Antheilhaber und es konnte für die zweite Hälfte des Betriebsjahres ein gleicher Gewinn wie für die erste vertheilt werden. Die leichte Verminderung der Einnahme, die übrigens lediglich dem Personenverkehr zur Last fällt, ist die unvermeidliche Folge der Geschäftsstockungen, denen sich auch die Südbahn trotz ihrer vorzüglichen Lage nicht ganz zu entziehen vermochte.

Die Buenos Ayres-Westbahngesellschaft erzielte in dem vom 1. Juli 1890 bis dahin 1891 reichenden Betriebsjahre auf der im eigenen Betriebe verbliebenen Linie La Plata-Buenos Ayres-Trenquelauquen eine Betriebseinnahme von 485340 £, von der nach Bestreitung der Betriebsausgaben in Höhe von 251799 £ (51,88 % der Einnahme) ein Betriebsüberschuss von 233541 £ verblieb; hierzu kamen an Pacht von der Central-Argentinischen Bahn 88518 £, von der Grossen Buenos Ayres-Südbahn 42795 £, von der Buenos Ayres- und Ensenada-Eisenbahn 10644 £ und an Ertrag aus anderen Quellen 541 £, so dass sich ein Gesammtüberschuss von 376039 £ ergibt. Davon waren zu bestreiten die Zinsen der 6 % Nationalanleihe von 1882 mit 122930 £, der 5 % Nationalanleihe von 1885 mit 95310 £, der 5 % Nationalanleihe von 1888 mit 50000 £, der Schuldverschreibungen mit 28940 £ und Stempelkosten mit 81 £, zusammen 297261 £, so dass 78778 £ zur Verfügung der Antheilhaber verblieben und die Vertheilung eines Gewinnes von 6 sh. auf den Antheilschein (4 %) angängig war. Dieser Gewinn wird indessen nicht sofort baar bezahlt, sondern nur in Anweisungen, die gegen 4 % Schuldverschreibungen der Gesellschaft oder zu gelegener Zeit gegen Baar eingetauscht werden können.

Zum Betriebe der Entre-Rios Central Railway und der Entre-Rios Central Railway Extensions (vergl. Nr. 73 S. 709 d. Ztg.) haben die Gläubiger dieser beiden Bahnen unter dem Namen: Entre-Rios Railways Company eine Gesellschaft gebildet. Das Grundkapital von 3276400 £ ist eingetheilt in 655280 Antheilscheine von je 5 £ Nennwerth, und zwar 338652 Stück 5 % Vorzugs-Antheilscheine und 316628 Stamm-Antheilscheine. Der Umtausch der Schuldverschreibungen in Antheilscheine erfolgt durch die River Plate Truste Loan and Agency Company bis Ende Oktober d. J. kostenfrei, von da ab gegen eine Gebühr von 2 sh. für 100 £ Schuldverschreibungen.

Die Eisenbahnen der Provinz Santa Fé setzen sich nach einem amtlichen Berichte wie folgt zusammen: 1. Das der „Französischen Gesellschaft der Provinzialbahnen von Santa Fé“ verpachtete Netz, das 508 Meilen im Betriebe und 199 Meilen im Bau befindliche Linien, zusammen also 826 Meilen umfasst; diese 199 Meilen Neubaulinien, von denen 119 Meilen der Vollendung nahe sind, bestehen aus der Linie Galvez-San Cristobal (75 Meilen), der Abkürzungslinie Santa Fé-Rosario (103 Meilen), welche die gegenwärtig zwischen diesen beiden Städten bestehende Eisenbahnverbindung um 16 Meilen abkürzt und voraussichtlich noch vor Ablauf dieses Jahres eröffnet wird, der Anschlusslinie in San Tome (15 Meilen) und der Linie Maciel-Gaboto (6 Meilen). 2. Die mit Zinsengewähr der Provinz ausgestattete Oeste Santafecino Privatbahn (131 Meilen). 3. Die Privatbahn Irigoyen-San Tome (46 Meilen), 4. die Privatbahn Rafaela-San Francisco (37 Meilen), 5. die im April d. J. eröffnete Privatbahn San Francisco-Sastre (26 Meilen), welche als erste Theilstrecke einer von der Bauunternehmung John G. Meiggs Sohn & Cie. herzustellenden, 131 Meilen langen Verbindung zwischen Rosario und der Provinz Cordoba anzusehen ist. 6. Der in Santa Fé gelegene Theil (78 Meilen) der Eisenbahn Sunchales-Tucuman.

Brasilien.

Die Great-Western of Brazil Railway erzielte nach dem am 21. Oktober d. J. der Hauptversammlung erstatteten Geschäftsbericht in dem vom 1. Juli 1890 bis dahin 1891 reichenden Betriebsjahre eine Betriebseinnahme von 86515 £ (gegen 58273 £ in 1889/90); hiervon beanspruchten die Betriebsausgaben 63320 (46629) £, so dass ein Ueberschuss von 23191 (11644) £ verblieb. Nach Bestreitung der Lasten verblieben 14209 £ zur Verfügung der Antheilhaber, die davon einen neuen Gewinn von je 12 sh. (= 3 % für das Halbjahr, 6 % für das Jahr) erhielten, während 5209 £ auf neue Rechnung vorgetragen wurden. Die Betriebsausgaben wurden so bedeutend angeschwellt, weil der Kursverlust sich auf 11223 £ gegen nur 1296 £ im Vorjahre belief, weil 1406 £ zur Ansammlung von Rücklagen in die Betriebsrechnung eingestellt wurden und weil bei der überaus reichen Ernte an Zucker, Baumwolle und Getreide fast doppelt so viel Waaren als im

Vorjahre nach der Küste zu befördern waren, während der Verkehr nach dem Innern nur um 10 % zunahm. Die Gesellschaft hat sich bei der Regierung um die Konzession für eine Verlängerung von Limoeiro bis Bom Jardim und unter Umständen bis Brejo beworben.

Die Recife and San Francisco Railway erzielte in dem am 31. Juni d. J. beendeten Geschäftsjahr bei einem Verkehr von 326 440 Personen und 102 939 t Güter (10,16 bezw. 15,84 % mehr als 1889/90) eine Betriebseinnahme von 130 302 £ (gegen 117 812 £ in 1889/90); die Betriebsausgaben verzehrten 67 621 £ oder 51,89 % der Einnahmen, so dass ein Ueberschuss von 62 681 £ verblieb. Nach Bestreitung der Lasten standen noch 31 040 £ zur Verfügung der Antheilhaber, die davon einen Jahresgewinn von 5 % erhielten, während 1 040 £ auf neue Rechnung vorgetragen wurden.

Die Bahia and San Francisco Railway erzielte im ersten Halbjahr 1891 auf ihrer Hauptlinie Bahia-Alagoinhas (123 km), da die Regierung die Zinsengewähr von 63 000 auf 59 562 £ herabgesetzt hat, nur einen Einnahmenüberschuss von 60 450 £; trotzdem hat die am 9. Oktober d. J. abgehaltene Hauptversammlung die Vertheilung eines Gewinnes von 13 sh. für den Antheilschein (3¼ % für das Halbjahr) beschlossen, während 1 162 £ dem Betriebskapital zugefügt wurden, wodurch dieses auf 69 137 £ angewachsen ist.

Auf der im Betriebe derselben Gesellschaft stehenden Zweigbahn von Alagoinhas nach Timbo (83 km) waren die Einnahmen bei der überaus reichen Ernte an Getreide, Tabak usw. die höchsten seit Eröffnung dieser Linie. Von dem Reinertrage wurden 5 500 £ zur theilweisen Tilgung der 10 000 £ betragenden schwebenden Schuld verwendet und von den verbleibenden 4 128 £ ein Gewinn von 6 sh. für den Antheilschein (1½ % für das Halbjahr) vertheilt, sowie 78 £ 18 sh. auf neue Rechnung vorgetragen.

Die Staatsbahn Alagoinhas-San Francisco, von der sich die Anfangsstrecke Alagoinhas-Villa Nova (322 km) im Betriebe, die Reststrecke Villa Nova-Joaseiro am San Francisco (137 km) im Bau befindet, hatte 1890 eine Betriebseinnahme von 226 547 Milreis (gegen 214 367 Milr. in 1889), aber eine Betriebsausgabe von 584 950 (494 353) Milr. und demnach einen Fehlbetrag von 358 403 (279 986) Milr.

Nach der bei Eröffnung der Volksvertretung des Staates Rio de Janeiro verlesenen Botschaft waren in diesem Staate am 15. November 1889 1 405 km im Betriebe, 175 km im Bau und 58 km in Bauvorbereitung, deren Vorarbeiten genehmigt waren, ferner 750 km im Betriebe, deren Konzession von der Bundesregierung ertheilt war, im ganzen also 2 388 km. Seitdem sind bis zur Eröffnung der jetzigen Parlamentstagung fernere 1 552 km konzessionirt worden, von denen 2 km eröffnet, 49 km in Bau genommen und 1 501 km bezüglich der Vorarbeiten genehmigt sind; der Staat wird also in nächster Zukunft über ein Eisenbahnnetz von 3 940 km verfügen. Der Werth der Staatsbahnen beträgt 124 705 Contos.

Die Südwestbrasilianische Eisenbahngesellschaft hat die ihr ertheilte Konzession (vergl. Nr. 1 S. 7 d. Ztg.) mit Ausnahme der bereits in Angriff genommenen, etwa 160 km langen ersten Theilstrecke an eine Brasilianische Finanzanstalt veräussert.

Die Allgemeine Nebenbahngesellschaft in Brüssel hat die von ihr angefertigten Vorarbeiten für eine Bahn Pitanguy-Santo Antonio dos Patos an die Empreza de Obras Publicas verkauft. Deren Vorschläge, die sich auf eine zu gewährleistende Bausumme von 8 Millionen Milreis beziehen, sind von der Provinzialregierung von Minas Geraës angenommen worden.

Die Allgemeine Brasilianische Eisenbahngesellschaft hat am 15. September d. J. die Neubaustrecke Curityba-Lapa (102 km) dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Die Bauarbeiten an der Stadtbahn von Rio de Janeiro sind am 6. September d. J. in Angriff genommen worden.

Die Bundesregierung hat am 29. August d. J. den Ingenieuren Mello Bareto, Marinelle, Mirandola und Joao Castro die Konzession für den Brasilianischen Theil einer von Pernambuco durch Brasilien, Paraguay, Argentinien und Chile nach Valparaiso führenden Südamerikanischen Ueberlandbahn ertheilt; die übrigen betheiligten Staaten haben gleichfalls Konzessionen bewilligt.

Paraguay.

Der Kongress von Paraguay hat, soweit das Gebiet dieser Republik in Betracht kommt, den Bau einer 635 Meilen langen Bahn von Assuncion über Curityba nach Santos am Atlantischen Ozean genehmigt; der Konzessionswerber Vicomte de Albert hat sich auch mit der Brasilianischen Regierung wegen der auf ihrem Gebiete gelegenen Theilstrecke verständigt.

Uruguay.

Das Uebereinkommen, betreffend Umwandlung der öffentlichen Schuld, enthält ausser den in Nr. 74 S. 719 d. Ztg. mitgetheilten Bestimmungen noch folgende für die Eisenbahnen wichtige Festsetzungen:

Die Verwendung des jährlichen Reinertrages der Eisenbahngesellschaften wird in der Weise geregelt, dass 1. wenn der Reinertrag 1½ % des gewährleisteten kilometrischen Anlagekapitals von 5 000 £ nicht übersteigt, der Reinertrag ganz der Gesellschaft verbleibt und die Regierung die vollen 3½ % Zinszuschuss zu leisten hat; 2. wenn der Reinertrag zwischen 1½ und 5 % des Anlagekapitals beträgt, so zahlt die Regierung nur so viel Zuschuss, dass der Reinertrag 5 % erreicht; 3. wenn der Reinertrag zwischen 5 und 6 % beträgt, verbleibt er ganz der Gesellschaft und die Regierung zahlt natürlich keinen Zuschuss mehr; endlich 4. wenn der Reinertrag über 6 % beträgt, so dient der Ueberschuss über 6 % dazu, um etwaige auf Grund der Zinsengewähr von der Regierung geleistete Vorschüsse zurückzuzahlen.

Die Central-Uruguay Railway, die jetzt 269,5 gegen 266 Meilen im Vorjahre umfasst, erzielte in dem am 30. Juni d. J. beendeten Betriebsjahre eine Einnahme von 301 909 £ (gegen 389 772 £ in 1889/90); hiervon verzehrten die Ausgaben 159 806 (193 794) £ oder 52,93 (49,72) % der Einnahme, so dass ein Ueberschuss von 142 103 (195 978) £ verblieb. Von demselben wurden bestritten: 34 000 £ zur Bezahlung eines Abschlagsgewinnes von 2½ % für das zweite Halbjahr 1890, 39 000 £ zur Verzinsung der Schuldverschreibungen, 9 977 £ zur Verzinsung der 5 % Vorzugs-Antheilscheine (1893), 48 000 £ als Pacht für die in Betrieb genommene North-Eastern of Uruguay Railway (Linie Pando-Minas) und 54 £ an Stempelkosten. Den dann noch verbleibenden 11 072 £ treten hinzu 5 957 £ an Zins von den Schatzanweisungen der Regierung, 127 £ aus verschiedenen Quellen und 19 864 £ als Uebertrag aus dem Vorjahre, so dass noch 37 020 £ zur Vertheilung eines neuen Gewinnes zur Verfügung der Antheilhaber stehen. Der bedeutende Einnahmerückgang, der für die Roheinnahme 22,54 %, für den Reinertrag 27,49 % beträgt, kann nicht in Erstaunen setzen, wenn man berücksichtigt, dass das Vorjahr durch einen ausserordentlich lebhaften Verkehr ausgezeichnet war, während 1890/91 die langen und schweren Handelsstockungen entstanden, die auch die Staatsfinanzen in die grösste Verlegenheit brachten; so erlitt der Personenverkehr einen Rückgang um 12,43, der Güterverkehr einen solchen um 28,15 %. Die Verwaltung hat das Uebereinkommen, betreffend Umwandlung der öffentlichen Schuld, das hauptsächlich nur für die Pachtlinie Bedeutung hat, angenommen.

Die Central-Uruguay-Eastern Extension Railway hat am 20. September 1890 die Strecke Toledo-San Ramon (35,5 Meilen), am 1. Februar d. J. die Strecke San Ramon-Reboledo (31,25 Meilen), am 20. Mai d. J. die Strecke Reboledo-Mansavillagra (31,25 Meilen) und am 1. September d. J. die Strecke Mansavillagra-Nico Perez (30 Meilen) dem öffentlichen Verkehre übergeben, so dass sie jetzt 128 Meilen im Betriebe hat. Bis 30. Juni d. J. hatte sie an Anlagekosten 1 087 564 £ verausgabt; die bis dahin erzielten Betriebsergebnisse bestehen in einer Einnahme von 15 155 £, in einer Ausgabe von 8 807 (58,12 % der Einnahme) und einem Ueberschuss von 6 348 £. Die Verwaltung hält diese Ergebnisse für so günstig, dass sie den Antheilhabern für nächstes Jahr einen Gewinn von 4 % glaubt in Aussicht stellen zu können. Der Betrieb der Bahn ist der Central-Uruguay Company gegen eine Vergütung von 60—45 % der Betriebseinnahmen vertragsmässig übertragen worden.

Die Central-Uruguay-Northern Extension Railway hat am 20. November 1890 die Strecke Rio Negro-Achar (40,75 Meilen), am 1. Mai d. J. die Strecke Piedra Sola-Tacuarembo (38,75 Meilen) und am 1. November d. J. das Bindeglied Achar-Piedra Sola (29,25 Meilen) dem Verkehre übergeben, so dass sie jetzt 108,75 Meilen im Betriebe hat. An Anlagekosten waren bis Ende Juni d. J. 1 350 775 £ verausgabt; die vor diesem Zeitpunkt eröffneten beiden Strecken hatten bis dahin eine Betriebseinnahme von 5 001 £, eine Betriebsausgabe von 3 870 £ (77,40 % der Einnahme) und einen Ueberschuss von 1 131 £. Nach Eröffnung der ganzen Bahn ist das mit der Central-Uruguay Company getroffene Abkommen, betreffend Uebernahme des Betriebes durch diese Gesellschaft gegen eine Vergütung von 60—45 % der Betriebseinnahmen, in Wirksamkeit getreten. Gemäss dem Beschlusse der letzten Hauptversammlung sind 420 000 £ 5 % Schuldverschreibungen zum Nennwerth ausgegeben und die vom Grundkapital noch übrigen 30 000 Antheilscheine von je 10 £ Nennwerth den Bauunternehmern zur Deckung der Baukosten übergeben worden. Für das laufende Betriebsjahr ist an die Antheilhaber im ganzen ein Gewinn von 7 sh. 1 d. vertheilt worden.

Venezuela.

Im Jahre 1890 erzielte die im April 1888 eröffnete Puerto Cabello and Valencia Railway aus dem Güterverkehr eine Einnahme von 45 046 £ (gegen 46 984 £ in 1889), aus dem Personenverkehr eine solche von 9 015 (7 911) £, aus anderen Quellen eine solche von 1 456 £ und demnach eine Gesammteinnahme von 55 517 £; hiervon verzehrten die Betriebsausgaben 28 643 (27 992) £, so dass sich ein Betriebsüberschuss von 26 874 £ ergab. Der Einnahmerückgang aus dem Güterverkehr ist besonders durch die schwache Kaffee-Ernte veranlasst worden; dafür dürfte aber das laufende Jahr bessere Ergebnisse liefern, denn die Kaffee-Ernte ist bedeutend reicher als im letzten Jahre und es macht sich durchgängig ein allgemeiner Geschäftsaufschwung bemerkbar. So haben denn auch die Betriebseinnahmen des ersten Halbjahres bereits die Summe von 37 061 £ erreicht gegen nur 30 727 £ im gleichen Zeitraum 1890. Ueberdies wird sich der Verkehr der Eisenbahn Puerto Cabello-Valencia infolge des Baues der Linie Puerto Cabello-Viktoria, welche die schon zum Theil eröffnete Linie Caracas-Viktoria der Deutschen Venezuela-Eisenbahngesellschaft ergänzt und so den Hafen la Guayra in direkte Eisenbahnverbindung mit Puerto Cabello setzt, sicherlich noch mehr entwickeln. Mit Rücksicht auf die zu erwartende Verkehrsvermehrung hält es die Direktion der Eisenbahn Puerto Cabello-Valencia für rathsam, den Fahrpark zu verstärken und schlägt zu dem Zwecke die Ansammlung von „Rücklagen zur Erneuerung der Fahrbetriebsmittel" vor. Ende 1890 schuldete die Regierung auf Grund der Zinsengewähr für die Betriebsjahre 1888, 1889 und 1890 eine Summe von 77 140 £; seitdem ist zwischen den Parteien ein Abkommen getroffen worden, auf Grund dessen die Zinsengewähr auf 5 % ermässigt ist, während die Regierung auf den am 30. Juni d. J. fälligen Gewinn für ihre eigenen Antheilscheine verzichtet und sich vollkommen von ihrer Schuld befreit hat. Nach Bestreitung der Lasten verbleiben noch 39 000 £ zur Verfügung der Antheilhaber, von denen 24 000 £ zur Vertheilung eines Gewinnes von 16 sh. auf den Antheilschein (8 %) verwendet werden, so dass der durchschnittliche Gewinn seit Eröffnung mehr als 3 % beträgt; ferner dienen 5 000 £ zur Vermehrung des Betriebskapitals, 3 000 £ zur Erneuerung der Fahrbetriebsmittel, 5 000 £ zur Ansammlung von Rücklagen und 2 000 £ werden auf neue Rechnung vorgetragen.

Urtheile des Reichsgerichts.

Die Eisenbahnverwaltung hat nicht zu prüfen, ob der Vermerk auf dem Frachtbrief, dass die Waare in unbedeckten Wagen transportirt werden sollte, von einer zur Beifügung derselben berechtigten Person herrühre. Haft der Eisenbahn für die schlechte Beschaffenheit der gelieferten Decken. Die Klägerin (Frankfurter Güterbahn) hat im Auftrage der Handlung A. & W. in Stettin, welche für die Handlung L. & F. in Magdeburg den Transport von 99 Ballen Reis übernommen und diesen Transport bis Stettin selbst besorgt hatte, den Weitertransport von Stettin nach Zauchtel (in Oesterreich) besorgt, welcher bis Breslau zu Wasser und von dort bis Zauchtel per Eisenbahn ausgeführt wurde. Hier zeigte sich bei Ankunft der Ballen, dass die Mehrzahl derselben durchnässt und der Reis verdorben war. Die auf die Schadensersatzklage von L. & F. rechtskräftig verurtheilte Handlung A. & W. hat gegen die jetzige Klägerin mit Erfolg Regress genommen, indem die letztere rechtskräftig zur Zahlung von 1 916,20 ℳ nebst Zinsen und Kosten verurtheilt wurde. Nunmehr hat die Klägerin ihrerseits gegen den Beklagten in Höhe des gedachten Betrages nebst weiteren Zinsen und den ihr im Vorprozesse erwachsenen Kosten Regress genommen. Sie ist aber in erster Instanz mit ihrer Klage kostenpflichtig abgewiesen und ihre Berufung ist durch Urtheil des Ober-Landesgerichts Breslau vom 22. Dezember 1890 zurückgewiesen. Gegen dieses Urtheil hat Klägerin die Revision eingelegt.

Entscheidungsgründe.

I. Es handelt sich zunächst um die Frage, ob — wie das nach Art. 414 sub 1 Handelsgesetzbuchs rechtswirksam geschehen konnte — als zwischen der Klägerin, welche nach dem Frachtbriefe die Absenderin des Reises war, und der vom Beklagten vertretenen Eisenbahnverwaltung vereinbart anzunehmen ist, dass der hier fragliche Reis in einem unbedeckten Wagen transportirt werde. Denn die Eisenbahnen haben in ihrem Betriebsreglement § 67 Ziffer 2 von der ihnen für diesen Fall zustehenden Befugniss Gebrauch gemacht, sich auszubedingen: dass für den Schaden nicht gehaftet werde, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist, womit zugleich nach Art 424 Abs. 2 Handelsgesetzbuchs als bedungen gilt und nach § 67 Ziffer 6 des Betriebsreglements bedungen ist die Vermuthung: dass ein eingetretener Schaden, wenn er — was bei der Beschädigung des Reises durch Durchnässung augenscheinlich der Fall war — aus der seitens der Eisenbahn nicht übernommenen Gefahr entstehen konnte, aus derselben wirklich entstanden ist.

Diese Frage ist nun vom Berufungsgerichte aus zutreffenden Gründen bejaht. Es führt nämlich mit Recht aus, dass zwar an sich nach dem Gütertarife Reis in einem bedeckten, d. h. seiner Konstruktion und Bauart nach geschlossenen, mit einem dauernden, festen Verdeck versehenen Wagen zu befördern ist, es sei denn, dass der Versender die Beförderung in einem offenen Wagen vorgeschrieben hat, in welchem Falle es auch, da — wie in der Rechtsprechung und Litteratur allgemein anerkannt wird — im Sinne des Gesetzes der offene Wagen diese seine Eigenschaft durch die vorübergehende Auflegung einer Decke nicht verliere, bezüglich der Ausschliessung der Haftung der Eisenbahn gleichgültig sei, wenn der Versender zugleich beantragt habe, dass der zu benutzende offene Wagen während des betreffenden Transportes mit einer Decke versehen werde. Vergleiche Gütertarif vom 1. April 1887 sub III, 2 (Nr. 75), 5 und 6 und Eger, das Deutsche Frachtrecht, II. Auflage, Band 3 S. 262 ff. nebst Citaten.

Der Frachtbrief vom 5. Juni 1888, auf Grund dessen der hier fragliche Transport erfolgt ist, enthält nun unstreitig den Vermerk „in offenem Wagen mit Decke verladen" und das Berufungsgericht findet hierin nach Art. 391 Handelsgesetzbuchs ohne Rechtsirrthum an sich den Beweis zwischen der, im Frachtbriefe als Absenderin bezeichneten Klägerin und der Bahnverwaltung getroffenen Vereinbarung, dass der Transport im offenen Wagen geschehe. Auch erachtet es ohne prozessualen Verstoss den von der Klägerin versuchten Gegenbeweis für verfehlt, indem es als erwiesen annimmt, dass der Vermerk von L. — dem Schaffner des von der Klägerin mit der Ausführung der Verladung des Reises auf der Eisenbahn beauftragten Spediteurs L. — geschrieben sei, nachdem ihn der Wagenaufseher K. darauf aufmerksam gemacht hatte, dass der Frachtbrief ohne den Vermerk von dem Annahmebeamten Gr. werde zurückgewiesen werden, und indem es ferner als erwiesen annimmt, dass dieser Beamte, welcher nach § 49 des Betriebsreglements durch Aufdrückung des Stempels auf den Frachtbrief nach vollständiger Auflieferung des Frachtgutes die Frachtverträge erst zum Abschlusse bringt, zu der allein maassgebenden Zeit der Abstempelung mit dem Vermerke versehen in Empfang genommen hat, wobei er nicht die geringste Veranlassung gehabt habe zu der Vermuthung, dass der Vermerk von einer nicht dazu befugten Person herrühre, sondern er vielmehr habe annehmen müssen, dass die Beförderung im offenen Wagen der Intention der Absenderin entspreche, da der Spediteur L. vorher schon ausdrücklich einen offenen Wagen für den Reis bestellt hatte. Mit Recht wird hierbei vom Berufungsrichter auch angenommen, die Bahnverwaltung sei nur zu prüfen verpflichtet, ob der Frachtbrief den Vorschriften des Reglements entspricht, nicht aber auch, ob derselbe von dem Absender oder einem legitimirten Vertreter desselben geschrieben ist, weshalb es auf den von der Klägerin angetretenen Beweis, dass weder der Spediteur L. noch dessen Schaffner L. von ihr bevollmächtigt seien, Zusätze zu den Frachtbriefen zu machen, nicht ankomme.

Auch das Bedenken der Revision, ob nicht etwa der Annahmebeamte deshalb zu einer vorgängigen näheren Nachforschung, wie es sich mit dem betreffenden Vermerke verhalte, verpflichtet gewesen wäre, weil dieser Vermerk nicht wörtlich der sub III. Nr. 6 der Allgemeinen Tarifbedingungen bezeichneten Form „ich beantrage die Stellung eines offenen Wagens mit Decke" entsprach, erscheint bei dieser Sachlage nicht als gerechtfertigt.

Wenn hiernach ohne Rechtsirrthum angenommen ist, dass der Beklagte für den Schaden, welcher aus der mit der Beförderung des Reises im offenen Wagen verbundenen Gefahr entstanden ist, an sich nicht haftet, so fragt es sich weiter,

II. ob der Beklagte für die Brauchbarkeit der von der Bahnverwaltung auf Grund des im Frachtbriefe enthaltenen Antrages zur Bedeckung des Frachtgutes hergegebenen Decken haftet.

Die Klägerin hat in dieser Beziehung behauptet, die gelieferten beiden Decken seien sehr defekt, vielfach geflickt und mit so grossen Nähstichen versehen gewesen, dass der Regen in Rinnen habe durchdringen können und dass dadurch die Beschädigung entstanden sei. Auch behauptet Klägerin, die Decken hätten aus Leinwand bestanden und seien deshalb in allen Theilen durchlässig und unbrauchbar gewesen. Sie ist deshalb der Ansicht, dass ungeachtet der Ausschliessung der Haftung der Eisenbahnverwaltung im Frachtbriefe dieselbe für den Schaden auf Grund ihres Verschuldens oder desjenigen ihrer Leute hafte, da die ihr obliegende Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers in betreff der Beschaffenheit der — nach dem Nebengebührentarife gegen Entgelt — von ihr gelieferten Decken ausser Acht gelassen sei.

Das Berufungsgericht geht nun mit Recht davon aus, dass nach Art. 424 Abs. 3 Handels-Gesetzbuchs (mit welcher Vorschrift auch der § 67 Ziffer 7 des Betriebsreglements übereinstimmt) die bedungene Befreiung von der Haftpflicht nicht geltend gemacht werden kann, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden durch Verschulden der Eisenbahn oder ihrer Leute entstanden ist, wobei auch ganz richtig angenommen wird, dass allerdings der Nachweis eines vorgefallenen Verschuldens allein nicht genüge, sondern dass der ursächliche Zusammenhang zwischen Schaden und Verschulden nachgewiesen werden müsse, möge letzteres die alleinige oder auch nur die mitwirkende Ursache des Schadens gewesen sein. Auch darin ist dem Berufungsgerichte beizustimmen, dass, wenn — wie im vorliegenden Falle — die Bedeckung des Wagens nicht eine lediglich freiwillige, sondern eine durch das Eingehen der Bahnverwaltung auf den desfallsigen Antrag des Absenders vereinbarte ist, die Haftung der Eisenbahn dadurch der Stellung eines Wagens ohne Decke gegenüber eine Erweiterung erfährt (vergl. Thöl, Handelsrecht, Band 3 S. 177) und dass alsdann die Bahn verpflichtet ist, das Frachtgut mit brauchbaren, zweckentsprechenden Decken zu versehen, dass sie deshalb, wenn sie hierzu Decken verwendet, welche die Waare vor dem Eindringen von Wasser nicht zu schützen vermögen, für den aus diesem ihrem Verschulden entstandenen Schaden haftet. (Vergl. die vom Berufungsgerichte angezogene Entscheidung des Reichsgerichts in Band 20 S. 178 ff., deren Begründung durch die Gegenbemerkungen in Eger's Frachtrecht, II. Aufl., Band 3 S. 306 ff. keineswegs widerlegt wird.) Insbesondere erscheint es als durchaus zutreffend, dass durch die dem Art. 424 Handelsgesetzbuchs zum Grunde liegende gesetzgeberische Erwägung an der Bestimmung über die den Eisenbahnen obliegende Verpflichtung zur Sorgfalt nichts geändert wird und dass aus der Präsumtion für die Entstehung des Schadens nur folgt, dass das Verschulden der Eisenbahn oder ihrer Leute vom Absender nachgewiesen werden muss, nicht aber, dass bei Beurtheilung der Frage, ob im einzelnen Falle die erforderliche Sorgfalt eines odentlichen Frachtführers angewendet ist, jede Berücksichtigung der mit der Besonderheit der Transportart zusammenhängenden Momente ausgeschlossen ist, so dass die Eisenbahn von der Verpflichtung zur Anwendung derjenigen Sorgfalt befreit wäre, deren Anwendung erst infolge der besonderen Transportart ihre Voraussetzungen erhält.

Das Berufungsgericht meint nun aber, dass, wenn im vorliegenden Falle die Decken wirklich unbrauchbar waren, die dadurch begründete Schadensersatzpflicht des Beklagten doch wegen des besonderen Umstandes wegfalle, dass die Bahnverwaltung nicht auch die Bedeckung der Wagen vorgenommen hat, dies vielmehr von den Leuten des Spediteurs L., des Beauftragten der Klägerin, geschehen ist und nach § 6 Abs. 3 der Tarifvorschriften geschehen musste, wobei auch aus der, lediglich aus Gefälligkeit erfolgten Hilfsleistung der Leute der Bahnverwaltung keine Haftung der letzteren hergeleitet werden könne (vergl. Entscheidungen des Reichs-Oberhandelsgerichts, Band 14 S. 218 ff. und Band 20 S. 238 ff.); zur Begründung eines Schadensanspruches gegen die Bahnverwaltung müsse vielmehr noch eine Thätigkeit des Personals derselben hinzukommen, die Leute des L. hätten die Pflicht gehabt, die Brauchbarkeit der Decken zu prüfen und unbrauchbare zurückzuweisen, dadurch, dass sie die nach den eigenen Angaben der Klägerin arg schadhatten Decken, deren Fehler einem jeden hätten auffallen müssen, behielten und verwendeten, hätten sie ihr Einverständniss mit deren Beschaffenheit erklärt und die Klägerin könne deshalb aus der letzteren Ansprüche nicht herleiten; zu demselben Resultate gelange man auch, wenn man den Vertrag über die Lieferung der Decken als einen ausserhalb des Frachtvertrages liegenden Miethvertrag auffasse.

Diese Ausführung ist jedoch nicht ohne Grund von der Revision als rechtsirrthümlich angegriffen.

Zunächst ist davon auszugehen, dass in dem von der Bahnverwaltung acceptirten Antrage, zu dem für den Transport des Reises zu stellenden offenen Wagen eine Decke zu liefern, nicht ein neben dem Frachtvertrage herlaufender selbstständiger Miethsvertrag, sondern nur eine Modifikation des Frachtvertrages gefunden werden kann. Die nach dem Nebengebührentarife für die Herleihung der Decken zu zahlende sogenannte Deckenmiethe wird denn auch in § 67 sub 2 des Betriebsreglements zutreffend als ein „Zuschlag zu der tarifmässigen Fracht" bezeichnet.

Sodann verlangt das Berufungsgericht als Voraussetzung der Haftung der Eisenbahn aus ihrem oder ihrer Leute Verschulden mit Unrecht ausser der Lieferung unbrauchbarer oder schadhafter Decken und der Entstehung des Schadens aus der schlechten Beschaffenheit der Decken auch noch eine besondere Thätigkeit des Eisenbahnpersonals. Da die Verpflichtung der Bahnverwaltung zur Lieferung von Decken selbstverständlich sich auf solche Decken bezieht, welche geeignet sind, ihrem Zwecke zu entsprechen, also in erster Linie das Durchnässen und die Beschädigung der Güter durch Regen oder Schnee thunlichst zu verhindern, so verlangt es vielmehr die der Eisenbahn als Frachtführerin obliegende Sorgfalt, dass sie den Absendern solche zweckentsprechende und brauchbare Decken liefert, und wenn sie statt dessen schadhafte oder unbrauchbare Decken hergibt und zur Bedeckung des Frachtgutes verwendet, so ist schon in dieser Handlungsweise bis zum Beweise einer genügenden Exkulpation ein vertragswidriges Verschulden zu finden, welches ebensowohl durch positive Thätigkeit als durch Unterlassungen begangen werden kann. Aus diesem Grunde ist es auch an sich unerheblich, dass der Versender die ihm überlassenen Decken selbst oder durch seine Leute über die Ladung zu legen hat, die positive Thätigkeit der Leute der Eisenbahn bei der Anwendung der Decken sich daher auf das Hergeben derselben beschränkt. Denn dadurch wird ihre Verpflichtung, sich vor der Hergabe der Decke von deren brauchbarer Beschaffenheit zu überzeugen, keineswegs ausgeschlossen, sondern lediglich bewirkt, dass die Bahnverwaltung für die fehlerhafte Auflegung oder sonstige fehlerhafte Behandlung und Verwendung an sich brauchbarer Decken seitens des Versenders oder seiner Leute — welche aber im vorliegenden Falle beklagtischerseits gar nicht behauptet ist — nicht würde in Anspruch genommen werden können. Ebensowenig wird aber das Verschulden der Leute der Eisenbahn und dessen Kausalität für den eingetretenen Schaden dadurch beseitigt, dass — wie das Berufungsgericht annimmt — die Fehler der gelieferten Decken nach den eigenen Angaben der Klägerin so arg waren, dass dieselben einem Jeden auffallen mussten. Denn unter dieser Voraussetzung war das eisenbahnseitige Verschulden nur ein um so eklatanteres und unverzeihlicheres. Und wenn unter dieser Voraussetzung auch die Leute des Spediteurs L. ein Verschulden deshalb treffen mag, weil sie die Decken nicht zurückgewiesen und an ihrer Stelle brauchbare verlangt haben, so würde, da sie sich ihrerseits auf die Sorgfalt des Eisenbahnpersonals und dessen grössere Sachkenntniss bezüglich der Qualität des zur Ausführung von Frachttransporten gehörigen Materials verlassen durften, dieses Verschulden demjenigen des Eisenbahnpersonals gegenüber immer nur als das geringere betrachtet werden dürfen und daher nicht geeignet sein, die Kausalität des letzteren auszuschliessen. Ueberdies hat das Berufungsgericht unbeachtet gelassen, dass der Lademeister G., welcher die Decken aufzubewahren und zu revidiren hatte, seiner Zeugenaussage zufolge der Ansicht gewesen ist, dass die im vorliegenden Falle von ihm ausgegebenen Decken sich in brauchbarem Zustande befanden, unter welchen Umständen die Annahme des Berufungsgerichts, dass den Leuten des L. die schlechte Beschaffenheit der Decken sofort habe auffallen müssen, als nicht unbedenklich erscheint. Sollten die Leute des L. die mangelhafte Beschaffenheit der gelieferten Decken aber auch wirklich erkannt haben, so kann darin doch nicht mit dem Berufungsgerichte eine für die Klägerin verbindliche Billigung der Beschaffenheit der Decken erblickt werden, woraus ein Verzicht auf Ersatz des durch ihre Mangelhaftigkeit entstandenen Schadens hergeleitet werden könnte. Denn es liegt weder datür, dass die L.'schen Leute durch ihr Verhalten eine solche Billigung haben aussprechen wollen, noch dafür, dass sie zu solchen Erklärungen von der Klägerin ermächtigt gewesen seien, irgend welcher Anhalt vor. Soweit die im Berufungsurtheile und von den Parteien in Bezug genommenen Entscheidungen des Reichs-Oberhandelsgerichts in Band 14 Seite 218 ff. und Band 20 Seite 238 ff. mit den vorstehenden Ausführungen nicht im Einklange stehen sollten, würde das Reichsgericht sich ihnen nicht anschliessen können.

Die angefochtene Entscheidung war hiernach wegen rechtsirrthümlicher Begründung aufzuheben und war die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung nach Maassgabe der vorstehenden Ausführungen an das Berufungsgericht zurückzuverweisen, da es bis jetzt an einer genügenden thatsächlichen Feststellung in der Beschaffenheit der gelieferten Decken des beklagtischen Verschuldens, der Kausalität sowie der von der Klägerin bestrittenen beklagtischen Behauptung, dass der Reis bereits bei der Verladung beschädigt gewesen sei, noch fehlt.

(Urtheil d. I. Civilsenats d. Reichsgerichts v. 18. April 1891 in Sachen Frankfurter Gütereisenbahn-Gesellschaft w. Preuss. Eisenbahnfiskus [Betriebsamt Breslau-Halbstadt]).

Bücherschau.

Heusinger von Waldegg's Eisenbahntechniker-Kalender. Neubearbeitet unter Mitwirkung von Fachgenossen von A. W. Meyer, Königlichem Regierungs-Baumeister bei der Königlichen Eisenbahndirektion in Hannover. 19. Jahrgang. 1892. Als Brieftasche elegant in Leder gebunden. Mit geheftetem zweiten Theil und einer neuen Eisenbahnkarte. Verlag von J. F. Bergmann in Wiesbaden. Preis 4 ℳ.

Der Inhalt des v. Heusinger-Meyer'schen Kalenders ist in der uns vorliegenden neuen Auflage in umfassender Weise umgearbeitet und sein Inhalt vermehrt worden. So sind u. a. die Abschnitte Elektrotechnik, Eisenbahn-Oberbau für Hauptbahnen und Unterhaltung des Oberbaues vom Abtheilungsingenieur Burkhardt in Stuttgart, Lokomotiv- und Wagenbau und Eisenbahnbetrieb vom Professor Georg Meyer in Berlin und Erdbau vom Herausgeber (A. W. Meyer) völlig umgearbeitet worden. Dem vielbeschäftigten Praktiker wird das ganz neue Kapitel: Zum Handgebrauch, in welchem aus allen Zweigen des Bauwesens Tiefbau, Wasserbau, Strassenbau usw. diejenigen Angaben zusammengestellt sind, welche dem Techniker zum täglichen Gebrauche unentbehrlich sind, besonders willkommen, und während ein ähnliches Kapitel unentbehrliche Angaben für den Streckeningenieur enthält. Ausserdem ist der Kalender durch folgende neue Abschnitte bereichert worden: die Monierbauten, Weichen- und Signalstellwerke und Bestimmungen für die Preussischen Staatsbahnen über die Form der Entwürfe für Stellwerksanlagen vom Königlichen Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Schubert in Sorau. In der Abtheilung Gesetze und Normen sind neu: Die Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands und Die Signalordnung für die Eisenbahnen Oesterreichs. Die Auszüge aus den Technischen Vereinbarungen, der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung, den Grundzügen für den Bau und Betrieb der Nebeneisenbahnen und Grundzügen für den Bau und Betrieb der Lokalbahnen sind den neuesten Beschlüssen gemäss berichtigt. In der technischen Statistik ist ein Auszug aus der Statistik für die Eisenbahnen Deutschlands für 1889/90 gegeben und die technische Statistik der Drahtseilbahnen in Deutschland, Oesterreich und der Schweiz neu aufgenommen. Die Anlage des neuen Kapitels: Bücherschau, in welcher alljährlich die in dem vorhergehenden Jahre erschienenen wichtigeren technischen Werke aufgeführt werden sollen, entspricht gewiss dem Bedürfniss, möchte aber weiter als in dem vorliegenden Kalender, wo dieselbe kaum 3 Duodez-Seiten umfasst, auszudehnen sein.

Ingenieurkalender für Strassen-, Wasserbau- und Kulturingenieure. Begründet von A. Rheinhard, neubearbeitet unter Mitwirkung von Fachgenossen von R. Scheck, Königlich Preussischem Wasserbauinspektor in Breslau. Elegant gebunden nebst 4 gehefteten Beilagen. Verlag von J. F. Bergmann in Wiesbaden. Preis 4 ℳ.

Nach dem beklagenswerthen frühen Tod seines Begründers, des Bauraths bei der Königlichen Oberfinanzkammer in Stuttgart, A. Rheinhard, technischem Referenten für Strassen-, Wasser- und Brückenbauten daselbst, ist der Kalender nach Wunsch des Verstorbenen von Herrn Wasserbauinspektor Scheck in Breslau als Redakteur in zeitgemässester Weise fortgeführt und erneuert worden. Derselbe liegt uns in der Gestalt eines handlichen Taschenbuchs vor, bei welchem diesmal in den gebundenen Theil nur das Nothwendigste aufgenommen wurde, während der geheftete Theil auf 4 kleine Hefte vertheilt ist, welche thunlichst nach ihrer Verwendbarkeit für die einzelnen Bauzweige getrennte Gebiete umfassen, um zu ermöglichen zur grösseren Bequemlichkeit immer nur ein oder das andere Heft je nach Bedürfniss neben dem gebundenen Kalender bei sich tragen zu können. Diese Einrichtung wird gewiss als sehr praktisch besondern Anklang finden. Neu bearbeitet ist das Kapitel „Elektrotechnik". In dem Kapitel „Zum Handgebrauch" findet man neben kurzen Konstruktionsregeln auch die bisher in umfassenderer Form mitgetheilten Kosten der für den Bauingenieur wichtigsten Hoch- und Tiefsowie Strassenbauten angegeben. Herr Scheck hat, wie wir aus dem Vorwort entnehmen, die Absicht, dieses Kapitel, welches die Unterlagen zur sofortigen überschläglichen Kostenberechnung der gebräuchlichsten Bauausführungen bieten soll, noch eingehender zu bearbeiten und richtet deshalb an die Fachgenossen die Bitte, ihn durch Zusendung von Preisangaben fertiger Bauwerke, als Kunststrassen nebst Brücken, Futtermauern, Bollwerken, Schleusen, Wehren usw. und Gründungen sowie Entwässerungsanlagen behufs Ergänzung der nächsten Jahrgänge unterstützen zu wollen.

Engelmann's Kalender für Eisenbahnbeamte des Deutschen Reiches für 1892. 10. Jahrgang. Berlin. Verlag von J. Engelmann, Lützowstrasse 97. Preis 1,75 ℳ.

Engelmann's Kalender gibt dem in der Praxis stehenden Eisenbahn-Verwaltungsbeamten neben den gewöhnlichen Kalendernotizen Formulare und Tabellen, sowie eine Zusammenstellung der für den Bahnbetrieb geltenden wichtigsten Gesetze und Verordnungen. (Das Einkommensteuer-Gesetz in Preussen vom 24. Juni 1891, das Bahnpolizei- und das Betriebsreglement bis auf die neueste Zeit vervollständigt usw.) Als nützliche Beilage, in besonderem Heft, ist dem Kalender eine Zusammenstellung der Bestimmungen, betreffend das Verhältniss der Eisenbahnen zur Post-, Telegraphen-, Militär-, Steuer- und Zollverwaltung beigefügt worden, sodann weitere für Eisenbahnbeamte wichtige Gesetze und Verordnungen (Gesetz über die allgemeine Landesverwaltung, die Verfassung der Verwaltungsgerichte, die Erweiterung des Rechtswegs, betreffend die Polizeiverwaltung usw.) sowie ein Adressbuch des Personals der Deutschen Eisenbahnbehörden. Geschmückt ist der Kalender mit dem wohlgelungenen Porträt des Herrn Staatsminister Thielen.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Versetzt sind: der Ober-Bau- und Geheime Regierungsrath Früh, bisher in Erfurt, nach Hannover als Dirigent der III. Abtheilung der Königlichen Eisenbahndirektion daselbst, der Geheime Baurath Illing, bisher in Breslau, nach Erfurt behufs Wahrnehmung der Geschäfte des Dirigenten der III. Abtheilung der Königlichen Eisenbahndirektion daselbst, die Regierungs- und Bauräthe Zillessen, bisher in Paderborn, als Mitglied an die Königliche Eisenbahndirektion (linksrh.) in Köln, Schmidt, bisher in Hagen, als Direktor (auftrw.) an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt in Paderborn, Wilde, bisher in Cassel, als Mitglied (auftrw.) an die Königliche Eisenbahndirektion in Breslau, sowie der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Dunaj, bisher in Lyck, als ständiger Hilfsarbeiter an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt in Hagen und der Eisenbahn-Bauinspektor Dan, bisher in Betzdorf, als Vorsteher der Hauptwerkstätte nach Oppum.

Ernannt ist der Königliche Regierungs-Baumeister Otto Krause in Breslau unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Brieg-Lissa) daselbst zum Eisenbahn-Bauinspektor.

Pensionirt sind: die Ober-Bau- und Geheimen Regierungsräthe Durlach, Abtheilungsdirigent bei der Königlichen Eisenbahndirektion in Hannover, und Lohse, Abtheilungsdirigent bei der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln.

Württembergische Staatseisenbahnen.

Der Vorstand der Betriebsabtheilung der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, Direktor von Balz, wurde unter Belassung in dieser Stellung zum ersten Vorstand der Generaldirektion zunächst in der Dienststellung eines Direktors ernannt. Die Stelle eines Vorstandes der Verwaltungsabtheilung der Generaldirektion wurde dem Ober-Postrath, tit. Vizedirektor von Schleicher, die Stelle eines Vorstandes der Bauabtheilung der Generaldirektion dem Ober-Baurath, tit. Baudirektor von Schlierholz, unter Beförderung derselben zu Direktoren, übertragen.

Der Direktor der Generaldirektion Dr. von Schall ist zum wirklichen Staatsrath und ordentlichen Mitglied des Geheimen Raths ernannt und zugleich mit den Funktionen eines Raths des Staatsministeriums beauftragt worden.

Versetzt wurde der Abtheilungsingenieur Feiss bei dem Betriebs-Bauamt Ludwigsburg zum bautechnischen Büreau der Generaldirektion.

Ernannt wurden die provisorischen Abtheilungsingenieure Weigelin, Beitter und Ernst zu Abtheilungsingenieuren, die beiden ersteren bei dem bautechnischen Büreau der Generaldirektion, der letztere in Ulm.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Die an der Bahnstrecke Gotha-Leinefelde belegene, bisher „Silberhausen-Dingelstädt" benannte Eisenbahnstation führt fortan nur noch die Bezeichnung „Silberhausen".

Erfurt, den 31. Oktober 1891. (2233)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen.

Infolge Erdsenkung ist die Bahnstrecke zwischen Etgersleben und Egeln seit 1. d. Mts. auf unbestimmte Zeit unfahrbar. Der Güterverkehr wird über die geeignetsten Hilfswege geleitet.

Magdeburg, den 3. November 1891. (2234)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Vom 15. November 1891 neuen Stils ab wird im **Deutsch-Russischen Eisenbahn-Verbande** die Fracht für Gegenstände, welche wegen ihres aussergewöhnlichen Umfangs in einen bedeckt gebauten Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können, ebenso

wie für andere Güter berechnet. Die auf Seite 5 des Hefts II des Deutsch-Russischen Gütertarifs vom 1. November 1888 neuen Stils unter 4a und 4b, Absatz 2, sowie auf Seite 4 bezw. 5 des Importtarifs nach Russland, Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband, Heft IV, unter 3a und 3b, Absatz 2, enthaltenen erschwerenden Bestimmungen über die bisherige Frachtberechnung für die obigen Gegenstände werden daher vom gedachten Tage aufgehoben und sind an den betreffenden Stellen zu streichen.

Bromberg, den 29. Oktober 1891. (2235)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn-Verkehr Frankfurt a/M.-Berlin. Mit Gültigkeit vom 10. November d. J. ab tritt von Burgsolms nach Mallmitz ein Ausnahmesatz für Giesserei-Roheisen in Höhe von 1,33 ℳ für 100 kg in Kraft. (2236)

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güter-Abfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 2. November 1891.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 10. November 1891 treten innerhalb des Vieh- etc. Tarifs Bromberg-Westliche Staatseisenbahnen direkte Frachtsätze für Pferde und sonstiges Vieh in Wagenladungen im Verkehr zwischen Stralkowo des Bezirks Bromberg und Stelle des Bezirks Hannover in Kraft.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Bromberg, den 2. November 1891. (2237)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutscher Eisenbahn-Verband (Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr). Im Nachtrag I vom 1. November d. J. zu Theil III Heft Nr. 2 des Gütertarifs beträgt der Theilfrachtsatz für Devant-les-Ponts zu Abtheilung I des Tarifes 4,28 ℳ (statt 4,20 ℳ) für 100 kg.

München, den 27. Oktober 1891. (2238)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Württembergische Staatseisenbahnen. Lokal-Gütertarif betreffend. Zu dem Lokal-Gütertarif für die Württembergischen Staatseisenbahnen vom 1. Dezember 1890 kommt mit Gültigkeit vom 1. November d. J. der II. Nachtrag zur Einführung, welcher einen Ausnahmetarif für Hallerde und Tarifsätze für den direkten Verkehr mit der Privat-Lokalbahnstation Weingarten bei Ravensburg enthält.

Die Abgabe des Nachtrages erfolgt unentgeltlich.

Stuttgart, den 31. Oktober 1891. (2239)

Norddeutscher Güterverkehr nach den unteren Donauländern. Mit dem 15. November d. J. wird die Station Groschowitz des Direktionsbezirkes Breslau in den Tarif für oben bezeichneten Verkehr mit Frachtsätzen der Spezialtarife II und III aufgenommen. Die Frachtsätze und Entfernungen betragen von Groschowitz

km	nach	Spezialtarif II.	Spezialtarif III.
104	Myslowitz transito	0,37 ℳ	0,29 ℳ
96	Oderberg „	0,39 „	0,31 „
127	Oswiecim „	0,44 „	0,34 „

für 100 kg.

Breslau, den 2. November 1891. (2240)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Im Verkehre der Stationen der vormaligen Westholsteinischen Eisenbahn untereinander, sowie in deren Wechselverkehr mit Stationen der vormaligen Schleswig-Holsteinischen Marschbahn und des Direktionsbezirks Altona finden vom 10. November d. J. ab für die Beförderung lebender Thiere in Einzelsendungen und Wagenladungen die Taxen der westlichen Preussischen Staatseisenbahnen in vollem Umfange Anwendung. Nähere Auskunft ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen des diesseitigen Bezirks.

Altona, den 5. November 1891. (2241)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Die Stationen Eppelsheim und Gundersheim der Hessischen Ludwigsbahn werden mit Wirkung vom 15. November l. J. in den Ausnahmetarif Nr. 5 (für Güter des Spezialtarifs III) der Südwestdeutsch-Schweizerischen Tarifhefte I B—F und II E einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Güter-Tarifbüreau. (2242)

Karlsruhe den 3. November 1891.
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts. Mit Gültigkeit vom 8. d. Mts. werden die Stationen Hohenbocka B. G. Coswig (Anhalt) und Dülken in den Tarif vom 1. April 1891 neu einbezogen und die Frachtsätze einiger Stationen ergänzt.

Altona, den 4. November 1891. (2243)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr Lindau-Oesterreich und Vorarlberg-Oesterreich. Anwendbarkeit der für die Gemeinschaftsstationen erstellten Frachtsätze auf die gleichnamigen und anderweitigen Mitbewerbstationen der Anschlussbahnen. Insoferne sich die, in den vom 1. November 1891 gültigen Tarifen für den Güterverkehr Lindau-Oesterreich und Vorarlberg-Oesterreich für die nachstehend benannten Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen enthaltenen Frachtsätze billiger stellen, als die bezüglichen Frachtsätze im Böhmisch-Oesterreichisch-Lindauer Tarife vom 1. April 1885 bezw. im Böhmisch-Oesterreichisch-Vorarlberger Tarife vom 1. Mai 1885 und in den Nachträgen hierzu für die Gemeinschaftsstationen der Nachbarbahnen, finden die ersteren auch auf Sendungen nach und von den nebenbezeichneten Mitbewerbstationen der Anschlussbahnen Anwendung.

K. K. Oesterr. Staatsbahnen	Anschlussbahnen
Bilin, Brüx, Dux-Ladowitz, Teplitz-Waldthor	Bilin, Brüx, Dux, Teplitz der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.
Pilsen, Prag, Taus, Zditz	Pilsen, Prag, Taus, Zditz der K. K. priv. Böhm. Westbahn.
Komotau, Prag, Rakonitz, Saaz	Komotau, Prag (Bubna, Sandthor, Smichow), Rakonitz, Saaz der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn.
Prag	Kralup der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn.
Iglau Stadt	Iglau der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn.
Bodenbach	Bodenbach der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Ges.
Bodenbach	Tetschen der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und der K. K. priv. Böhm. Nordbahn.

Wien, im Oktober 1891. (2244)
Die K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen.
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Zündhölzchen treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis zur Einführung im Tarifwege, längstens bis Ende Dezember 1892 in Kraft:

	bei Aufgabe von 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz von Horazdowitz Stadt	188 ₰	165 ₰
Nach Aussig-Landungsplatz von Horazdowitz Stadt	176 „	155 „
Nach Schönpriesen-Umschlag von Horazdowitz Stadt	176 „	155 „
Nach Dresden-Elbkai von Horazdowitz Stadt	242 „	212 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg, in denjenigen für Aussig-Landungsplatz ist die Schleppbahngebühr bereits enthalten.

Wien, am 31. Oktober 1891. (2245)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. (Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für raffinirtes Petroleum von Pardubitz S. N. D. V. B. nach gesellschaftlichen Stationen, sowie für gebrauchte Petroleumfässer in umgekehrter Richtung.) Mit 15. November 1891 tritt ein neuer Ausnahmetarif für raffinirtes Petroleum, Benzin aus Erdöl (Petroleum-Naphta), Blau-, Grün- und Maschinenöl, ferner für Schwefelsäure-Abfall-Wasser und Petroleumrückstände bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Pardubitz S. N. D. V. B.

nach Stationen der Oe. N. W. B. und S. N. D. V. B. in Kraft.

Die im genannten Ausnahmetarif enthaltenen Frachtsätze gelten auch für gebrauchte Petroleumfässer in umgekehrter Richtung, wenn mindestens 60 Stück pro Frachtbrief und Wagen aufgegeben werden.

Exemplare dieses Tarifes können bei der gefertigten Direktion zum Preise von 5 kr. bezogen werden.

Der gleichnamige Ausnahmetarif vom 1. Juni 1890 wird unter Einem ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 28. Oktober 1891. (2246)
Die Direktion.

Galizisch-Oesterr.-Böhmisch. Eisenbahnverband. Galizischer Gemeinschaftsverkehr. Mit 15. November l. J. tritt ein Nachtrag I zum Ausnahmetarife für Getreide etc. vom 1. September 1890 in Wirksamkeit.

Derselbe enthält Bestimmungen über die Ausdehnung des Reexpeditionsverfahrens auf gewisse Lagerhäuser in den Stationen: Tarnopol, Kolin, Prag und Saaz.

Exemplare dieses Nachtrages können bei den betheiligten Verwaltungen um den Preis von 2 kr. Oe. W. bezogen werden.

Wien, am 30. Oktober 1891. (2247)
K. K. privileg. Kaiser Ferdinands-Nordbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Galizische Carl Ludwigbahn. Zulassung der Reexpedition von Spiritustransporten in Tarnopol. Vom 1. Dezember l. J. ab wird die Reexpedition von Spiritustransporten in Tarnopol für solche Sendungen gestattet, welche in Reservoir- (Cisternen-) Wagen von den östlich bis Podwoloczyska (inklusive) gelegenen Stationen in Tarnopol anlangen, daselbst in den Lagerräumen des Podolischen Bank- und Kommissionshauses oder der Filiale der K. K. priv. Galiz. Aktien-Hypothekenbank lagern und dann wieder in Reservoir- (Cisternen-) Wagen nach Stationen der Carl Ludwigbahn oder der beiden Lokalbahnen Dembica-Rozwadów und Jaroslau-Sokal weiterbefördert werden.

Die Reexpeditionsfrist wird mit 6 Monaten festgesetzt.

Die Sendungen müssen während des Lagerns ununterbrochen unter Aufsicht und Kontrole stehen.

Die Anwendung der direkten Frachtsätze findet sofort bei der Reexpedition durch Berechnung des verbleibenden Restes des direkten Frachtsatzes im Kartirungswege statt. Ist nach dem Ermessen der Bahnorgane dieser Vorgang nicht zulässig, findet der Frachtausgleich im Rückvergütungswege gegen Vorlage des Original-Frachtbriefes für die angelangte Sendung und des Original-Aufnahmscheines für den Weiterversand, welche Dokumente in Bezug auf Gattung, Inhalt und Gewicht übereinstimmen müssen, seitens der Generaldirektion der Carl Ludwigbahn in Wien statt.

Wien, den 31. Oktober 1891. (2248)
Die Generaldirektion.

---

4. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Am 1. Dezember d. J. werden zu den diesseitigen Lokaltarifen und für den Wechselverkehr der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn, Mecklenburgischen Südbahn und Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn Nachträge herausgegeben, durch welche neue Fahrpreise zwischen Malchow und Zarchlin sowie mehrfache Aenderungen — grösstentheils Ermässigungen — der Personen-Fahrpreise und der Entfernungen und Frachtsätze für Güter, lebende Thiere, Fahrzeuge etc., auch einige Aenderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen und Ausnahmetarife zur Einführung kommen. Insbesondere tritt ein neuer Ausnahmetarif für gebrannte Steine aller Art, sowie für Pflastersteine und geschlagene Steine zum Strassenbau, Trottoirplatten, Drainröhren und Thonröhren in Wagenladungen von 10 000 kg, mit besonders ermässigten Frachtsätzen in Kraft. In einzelnen Stationsverbindungen sind durch anderweite Feststellung der jeweiligen Streckenentfernungen geringe Erhöhungen der Fahrpreise und Frachtsätze entstanden, welche jedoch erst am 20. Dezember d. J. in Wirksamkeit treten.

Nähere Auskunft ertheilt die unterzeichnete Verwaltung.

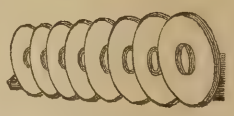
Waren, den 3. November 1891. (2249)
Betriebsabtheilung
Mecklenburgische Südbahn.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Lochmaschinen mit **Scheeren** u. **Winkeleisenscheere** sehr billig abzugeben. Offerten sub A. H. 4400 an **G. L. Daube & Co. in Köln a/Rh.**

Zeichenpapiere,
Pauspapiere,
Lichtpausrohpapiere,
Millimeterpapiere
bezieht man am preiswerthesten bei unterzeichneten Herstellern. Muster kostenlos.
Gelbe Mühle, Düren
(Rheinpreussen)
Benrath & Franck.
(Triebkräfte 3 Dampfmaschinen, 1 Wassermotor.)

Müllemann & Bonse, Crefeld (Rheinland)
Rollenpapierfabrik
fertigen als Specialität
Telegraphen-
und sonstige Rollen.
Jede Breite und Qualität.



Carl Schenck, Eisengiesserei & Waagenfabrik, Darmstadt.
Combinirte Laufgewichts- und Zeigerwaage für Eisenbahn-Passagiergepäck.

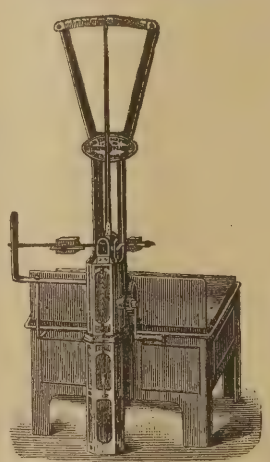
Tragkraft bis zu 1000 Ko.

Der Zeiger wiegt 50 Ko. aus und das Laufgewicht immer von 50 zu 50 Ko.

1 Ko. = 8 m/m.

Die Waage ist mit Schenck's Patententlastung versehen.

Prospecte gratis und franco.



Rasche und bequeme Bedienung.

Bleibende Genauigkeit und zuverlässiges Wiegen.

Einfache Construction und leichte Aufstellung.

Eichfähig.

Im Uebrigen liefere ich Waagen jeder Art u. Grösse.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 88. 1891.

Zeitung des Vereins

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 28 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 11. November 1891.

Dieser Nummer liegt Nr. 21 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Von d. Frankfurter Ausstellung. (Schluss.)
Vereins-Mittheilungen:
Vereins - Güterwagenpark - Verzeichnisse.
Vereins-Kilometerzeiger.
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Landes-Eisenbahnrath.
Preussische Staatseisenbahnen:
Vorschriften für Meldung und öffentliche Bekanntmachung von Betriebsstörungen.
Verbot der Fahrkartenkontrole während der Fahrt.
Fahrpreis - Ermässigungen zu milden Zwecken.
Etat der Reichspost- und Telegraphenverwaltung.
Vorarbeiten.
Betriebseröffnungen.
Eröffnungen und Erweiterung d. Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Aenderung von Stationsnamen.
Unter-Elbesche Eisenbahn.
Rheinische Eisenbahnen.
Ueberladungsstrafen.
Berliner Ostbahnhof.
Bücherschau:
Egon Zöller, Die Universitäten und technischen Hochschulen.
Pietsch, Dr. C, Katechismus der Feldmesskunst.
Personalnachrichten:
Preussen.
Preussische Staatseisenbahnen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Berichtigungen.
2. Eröffnung von Strecken.
3. Eröffnung von Stationen.
4. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.
5. Güterverkehr.
6. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Von der Frankfurter Ausstellung.

(Schluss aus Nr. 84.)

Unseren kurzen Bericht über die Kraftübertragung Lauffen-Frankfurt (vergleiche Nr. 84 S. 796 d. Ztg.) können wir jetzt noch dahin ergänzen, dass inzwischen auch die Versuche mit der riesigen Spannung von 27 000 Volt gemacht worden sind. Der Erfolg war überraschend günstig.

Der Eisenbahnfachmann sucht zunächst die Räume auf, wo er die Anwendungen der Elektrotechnik findet, welche sich auf das Gebiet seiner Berufsthätigkeit beziehen. In den zusammenliegenden Abtheilungen für die Eisenbahn-, Post- und Telegraphenverwaltung war eine Fülle von Gegenständen aus dem Reich der Elektrotechnik geboten. Die vielen Telegraphen-, Fernsprech- und Blockapparate, die sinnreiche Verbindung der elektrischen Verschluss- und Freigabevorrichtungen mit den Stellwerken für Weichen und Signale, die elektrischen Rückmeldesignale zu den optischen Telegraphen, die Geschwindigkeitsmesser mit den zugehörigen Radtastern geben auf einem Punkt vereinigt einen vorzüglichen Ueberblick des Bestehenden, aber sie können auf den Sachkundigen kaum noch anregend wirken, es ist ja für ihn das ABC seines täglichen Berufs. Die Ausstellung für Unfallverhütung des Jahres 1889 in Berlin war stellenweise selbst auf diesem rein elektrotechnischem Gebiete vollkommener und dem Besucher wird sich in Frankfurt unwillkürlich die Ansicht aufgedrängt haben, dass auch unsere grossen Verwaltungen mit der Zeit ausstellungsmüde werden müssen.

Als ein Betreten neuer Bahnen andeutend können die Versuche mit der elektrischen Wagenbeleuchtung, die Anwendung von Motoren für den Betrieb von Schiebebühnen sowie von Motoren für die Bewegung der Weichen-Umstellvorrichtungen gelten. Zwar war der für Beleuchtungszwecke ausgerüstete ausgestellte Wagen augenscheinlich nicht speziell für die Zugbeleuchtung bestimmt, sondern schien mehr die Bedeutung eines Beleuchtungswagens für eine Unfallstelle zu haben, also zu einem Hilfszuge zu gehören, er musste aber unwillkürlich zu der Frage anregen, ob und wie weit die elektrische Zugbeleuchtung aus dem Versuchsstadium herausgetreten ist. Wenn wir diesen Gedanken weiter verfolgen, so kommen wir zu folgenden Betrachtungen.

Ein allgemeineres Interesse in den Kreisen der Eisenbahn-Betriebstechniker an der Frage der elektrischen Zugbeleuchtung datirt seit den von der Württembergischen Staatseisenbahnverwaltung gemachten Versuchen, insbesondere seit dem Vortrage des Herrn Professor Dr. Dietrich über diesen Gegenstand im Verein für Eisenbahnkunde in Berlin im Oktober 1886. Herr Dietrich hat damals feste Thesen aufgestellt, welche auch noch jetzt richtig sind und den Weg weisen, wie die elektrische Zugbeleuchtungseinrichtung beschaffen sein muss, wenn sie die gegenwärtig fast allgemein übliche Fettgasbeleuchtung überflügeln will. Es scheint jetzt fast, als

wenn man annehmen darf, in diesem Theil der Beleuchtungsfrage aus dem ersten Stadium des Versuchs heraus zu sein. Jedenfalls ist der Stein ins Rollen gekommen und die Frage wird in dem einen oder anderen Sinne wohl in den nächsten Jahren zur Entscheidung kommen.

Herr Professor Dietrich führte damals aus, dass bei der elektrischen Beleuchtung von Eisenbahnzügen folgende Hauptbedingungen zu erfüllen sind:

1. Die Beleuchtung soll unabhängig von der Zuggeschwindigkeit und Zugrichtung sein, also insbesondere darf der Stillstand des Zuges keinen Einfluss ausüben. Wie lange im äussersten Fall ein Stillstand ohne Verschlechterung der Beleuchtung dauern darf, hängt natürlich von den Umständen ab; es wird jedoch gut sein, mit Rücksicht auf Unfälle mehrere Stunden in Aussicht zu nehmen.

2. Es muss ohne Schädigung der Beleuchtung die Lokomotive abgetrennt werden können.

3. Bei Zügen, die nicht als ein geschlossenes Ganze die gesammte zu durchfahrende Strecke zurücklegen, muss die Trennung der einzelnen Wagen möglich sein, ohne damit irgendwie die Beleuchtung zu beeinflussen.

4. Man muss in der Lage sein, im Nothfall einzelne Wagen eines elektrisch beleuchteten Zuges auszuwechseln gegen andere, welche zwar mit elektrischen Lampen ausgestattet, aber für Inbetriebsetzung der Beleuchtung momentan nicht vorbereitet sind, derart, dass diese doch ohne weiteres in genügender Weise mit Licht versorgt sind. Desgleichen wird es in vielen Fällen erforderlich sein, dass einem zusammengestellten Zuge im Verlaufe seiner Fahrt bis zu einem gewissen Grade weitere Wagen ohne Beeinträchtigung der Beleuchtung angehängt werden können.

5. Die Einrichtung der elektrischen Beleuchtung von Eisenbahnzügen muss derart sein, dass kein besonderer Elektriker zur Begleitung eines Zuges nöthig ist; es soll das schon vorhandene Zugpersonal zur Bedienung genügen. Letztere muss also einfachster Art sein, was vor allem Vermeidung aller komplizirten Apparate erfordert.

6. Die elektrische Beleuchtung soll betriebssicher und ökonomisch sein.

Um diese Bedingungen zu erfüllen, lassen sich verschiedene Einrichtungen treffen und sind auch bereits getroffen worden.

Wie man den Dampf der Zuglokomotive schon zu allen möglichen Nebenleistungen, als z. B. zur Bethätigung der Luftdruckbremsen, zur Heizung des Zuges herangezogen hat, so liegt es nahe, denselben auch für eine auf der Lokomotive zu montirende Dampfdynamo zu verwenden, also auch die Lokomotive gewissermaassen zur Beleuchtungsquelle zu machen. Eine andere Anregung gibt die Heberlein-Bremse, d. h. die Benutzung der lebendigen Kraft des Zuges für den Antrieb von Dynamomaschinen. In beiden Fällen gebraucht man aber noch Ansammlungsapparate elektrischer Energie, Akkumulatoren, um die Beleuchtung der Wagenabtheile beim Stillstand, beim Uebergang von einem Zug auf den anderen erleuchtet zu erhalten. Das vermehrt die Komplizirtheit der Gesammtanordnung und der Betriebstechniker wird ausserdem noch mit Recht gegen diese Systeme geltend machen, dass die von Wagen zu Wagen führenden Lichtleitungen, welche beim Rangiren des Zuges gelöst und wieder verbunden werden müssen, eine Erschwerniss für die Zugabfertigung bilden, welche nicht zu unterschätzen ist. Was hat jetzt der arme geplagte Rangirer beim Zusammenstellen des Zuges nicht alles zu machen! Sind die Wagen gekuppelt, so müssen die Bremsschläuche verbunden werden. Im Winter kommt die Verbindung der Heizschläuche hinzu und nun sollen auch noch 2 elektrische Leitungen gekuppelt werden! Das ist doch des Guten zu viel und mit allem Grund darf man behaupten, dass ein mit solchen betriebstechnischen Unbequemlichkeiten verbundenes elektrisches Beleuchtungssystem sich nur für solche Züge eignet, die geschlossen durchfahren und das sind genau genommen fast nur die Sonderzüge der Allerhöchsten Herrschaften, welche aus Wagen bestehen, die allein für die Reisen der Herrschaften bestimmt sind und für diese Verwendung finden. Bei der grossen Zahl von Kurswagen, mit denen unsere Schnellzüge belastet sind und bei der Eigenartigkeit unserer Verkehrsbeziehungen auch belastet bleiben werden, ist ein Beleuchtungssystem kaum denkbar, welches so viele Anforderungen stellt, um gebrauchsfähig zu sein.

Welche Systeme gibt es denn überhaupt, ist man gezwungen, Dynamos im Zuge mitzuführen, kann nicht jeder Wagen seine Lichtquelle unabhängig von den anderen Wagen haben? Das ist allerdings möglich. Die der Gasbeleuchtung mit voller Berechtigung nachgerühmte Einrichtung, dass jeder Wagen seine eigene Lichtquelle besitzt, ist ebenso gut bei der elektrischen Beleuchtung möglich. Man braucht die Akkumulatoren nicht mehr als Ergänzungsstücke der Beleuchtungseinrichtung anzusehen, sondern als die Hauptsache. Dass es jetzt vorzügliche Akkumulatoren gibt, hat die Ausstellung gezeigt und für weitere Verbesserungen wird die Technik schon sorgen.

Nach dem Gesagten lassen sich 3 Beleuchtungssysteme unterscheiden, die sich im Betriebe folgendermaassen verhalten:

	Es arbeiten zur Lichterzeugung		
	während der Fahrt	beim Stillstand	beim Abhängen der Lokomotive oder einzelner Wagen
1. System mit Benutzung der Lokomotive	eine Dampfdynamo auf der Lokomotive	eine Dampfdynamo auf der Lokomotive	Akkumulatoren
2. System mit Ausnutzung der lebendigen Kraft des Zuges	Dynamo von der Achse angetrieben	Akkumulatoren	Akkumulatoren
3. System mit Lichtquelle in jedem Wagen	Akkumulatoren	Akkumulatoren	Akkumulatoren

Wenn der Betriebstechniker die Frage der Zugbeleuchtung zu entscheiden hat, wie es in der Billigkeit liegt, so wird er nicht im Zweifel sein, was er zu wählen hat. Die Beleuchtung mit Akkumulatoren ist für den Betrieb die einzig richtige und wenn man seinerzeit diesem System weniger Aufmerksamkeit geschenkt hat, so ist das darauf zurückzuführen, dass man einmal den Akkumulatoren keine genügende Lebensdauer, keine ausreichende Gebrauchsdauer zwischen zwei Ladungen beimaass und dann auch in Erwägung zog, dass bei einem einigermaassen ausgedehnten Bahnsystem ohne eine grosse Zahl von Ladestationen nicht auszukommen sein würde. Das Letztere war in der That vor 5 Jahren noch ein Hinderungsgrund. Elektrische Beleuchtung der Bahnhöfe gehörte zu den Ausnahmen, wo sollte also der elektrische Strom gefunden werden, der zur Speisung der Akkumulatoren erforderlich ist? Nun, die Zeiten haben sich geändert! Viele grosse Bahnhöfe haben eigene elektrische Centralstationen, die Einführung der elektrischen Bahnhofsbeleuchtung nimmt stetig zu und bald werden in einem grossen Bahngebiet mehr Stationen vorhanden sein, wo Elektrizität abgegeben werden kann, als jetzt Fettgasanstalten bezw. Fettgas-Füllstationen bestehen. Das ist aber auch nothwendig für die elektrische Beleuchtung; denn die Brenndauer bezw. der aufgespeicherte Lichtvorrath ist bei beiden Beleuchtungsarten noch sehr verschieden. Wenn auch, wie wir sehen werden, die überhaupt in Frage kommende längste Brennzeit bei den elektrischen Akkumulatoren voll gedeckt wird, so ist die Brennzeit bei den jetzt üblichen Konstruktionen der Gasbeleuchtung doch noch länger.

Die Einführung der elektrischen Wagenbeleuchtung kann, nachdem sie technisch gelöst ist, nur von der Frage abhängen, ob dieselbe vollkommener, betriebssicherer und gegebenen Falles wirthschaftlich vortheilhafter ist, als die Fettgasbeleuchtung. Zwar gibt es auch eine in Amerika sehr verbreitete Wagenbeleuchtung durch Petroleum, welche bei den dort üblichen vorzüglichen Lampen, was die Leuchtkraft anbelangt, mit der Fettgasbeleuchtung mindestens gleichwerthig erscheinen kann, doch hat dieses System in Europa sich nicht eingeführt. Es ist theuer und sehr gefährlich. Infolge dieses Brennstoffes ist auf der Rosario-Sunchales Bahn ein Personenzug vollständig verbrannt und sind dabei einige hundert Menschen ums Leben gekommen. Der Fettgasbeleuchtung wurde bis vor etwa 4—5 Jahren absolute Gefahrlosigkeit nachgerühmt. Das war übertrieben, doch ist es unbestreitbar, dass die Fettgasbeleuchtung einen sehr grossen Grad von Sicherheit besitzt. Bei Zusammenstössen indessen kann die Entzündung des dem zerstörten Rezipienten entströmenden Fettgases sehr gefährlich werden, wie der schreckliche Unfall in Wannsee bewiesen hat.

Bei einer elektrischen Glühlichtbeleuchtung der Wagenabtheile sind solche Gefahren nicht zu befürchten, wenngleich damit nicht gesagt sein soll, dass die elektrische Beleuchtung an und für sich jede Feuersgefahr ausschliesst. Geht man nach dem Vorhergesagten davon aus, dass jeder Wagen seine Lichtquelle besitzen, also Akkumulatorenbatterien für jeden Wagen Anwendung finden müssen, so ist es interessant, zu untersuchen, ob auch in Bezug auf die Betriebskosten die elektrische Beleuchtung mit der Fettgasbeleuchtung in Wettbewerb treten kann. Allerdings sind die von den Eisenbahnverwaltungen angestellten Versuche mit der elektrischen Beleuchtung nur vereinzelt vorgenommen, so dass bei einem Vergleich mit der Gasbeleuchtung es schwer fällt, von einer gemeinschaftlichen Basis auszugehen; denn auf der einen Seite hat man es mit den Einrichtungen eines in der Praxis erprobten, weit ausgedehnten Beleuchtungsbetriebes zu thun, auf der anderen dagegen mit vereinzelten Ausführungen, die deshalb theurer in der Herstellung sein mussten. Wenn demungeachtet es den Anschein hat, als wenn die elektrische Beleuchtung preiswürdiger ausfallen wird als die Gasbeleuchtung, so kann das nur ermuthigend sein, auf dem Wege, die elektrische Beleuchtung auch bei dem Zugverkehr zur Geltung zu bringen, unbeirrt fortzufahren.

Nach den Verhandlungen des Vereins für Eisenbahnkunde vom Januar 1888 kann man für die Beurtheilung der Fettgasbeleuchtung von folgenden Daten ausgehen. Ein gewöhnlicher Kupeewagen führt der Regel nach 5 Gasflammen à 4,5 (eventuell auch 6) Normalkerzen. Der Gasvorrath im Rezipienten ist für 35—40 Brennstunden berechnet, steht unter einem höchsten Druck von 6 Atmosphären und wenn dieser Druck bis auf 3 Atmosphären herabsinkt, ist es Gebrauch, nachzufüllen. Das Gewicht der gesammten Gasbeleuchtungseinrichtung beträgt für den Wagen 450—480 kg. Die Einrichtungskosten werden für den Wagen auf 700 ℳ angegeben und nach der im Reichs-Eisenbahnamt geführten Statistik belaufen sich die Ausgaben für eine Flammenbrennstunde auf 3,05 ₰, also für einen Wagen mit 5 Flammen à 4,5 Normalkerzen auf 15,25 ₰ für die Brennstunde. Hierbei sind etwa 75 ℳ für den Wagen und das Jahr für die Unterhaltung und Tilgung der Anlagekosten, eine durchschnittliche Brennzeit von täglich 4 Stunden gerechnet, und ist der Preis für 1 cbm Fettgas, welches für 45 Flammenbrennstunden ausreichen soll, zu 55 ₰ angenommen. Die Ausgaben für Wartung im Betriebe treten noch hinzu.

Das Bessere ist der Feind des Guten, so geht es überall in der Welt und wenn die elektrische Beleuchtung neben ihren sonstigen Vorzügen auch in Bezug auf die Kosten mit der Fettgasbeleuchtung in Wettbewerb treten kann, so ist wohl anzunehmen, dass eine Aenderung in der Zugbeleuchtung nicht mehr zu den Phantasien gehört, sondern in absehbarer Zeit zu erwarten ist, dass ausser den wenigen Eilzügen in England und Amerika auch die meisten übrigen Personenzüge der civilisirten Welt elektrisch beleuchtet sein werden. Gegenwärtig hat man bei der ausschliesslichen Anwendung von Akkumulatoren mit folgenden Verhältnissen zu rechnen.

Geht man wieder davon aus, dass 5 Glühlampen für den Wagen gebraucht werden, von denen jede nur 6 Normalkerzen Leuchtkraft haben soll, so muss zunächst wie bei der Gasbeleuchtung die eine Flamme von der anderen unabhängig sein, d. h. die Lampen müssen sich in Parallelschaltung befinden. Die Lampen verbrauchen bei einer Klemmspannung von 15 Volt eine Stromstärke von je 1 Ampère. Wird auf die Stromzuleitung zwischen Lampen und Stromquelle ein Spannungsabfall von je 1 Volt gerechnet, so muss die Stromquelle über eine Klemmspannung von 16 Volt verfügen können. Diese wird durch 8 Akkumulatorzellen erreicht, für welche Gewicht von etwa 250 kg zu rechnen ist. Die 8 Zellen haben eine Aufnahmefähigkeit von etwa 130 Ampèrestunden, woraus sich bei einem stündlichen Konsum von 5 Ampère für 5 Glühlampen eine Brenndauer von 24 Stunden ergibt.

Die gesammte elektrische Beleuchtungseinrichtung eines Wagens wiegt etwa 440—470 kg (davon 250 kg die Akkumulatoren, der Rest kommt im wesentlichen auf das Gehäuse). Die gewiesene Stelle für die Unterbringung der Akkumulatoren ist unter dem Wagenfussboden, da, wo bei der Gasbeleuchtung der Rezipient aufgehängt zu werden pflegt.

Die an mehreren Orten vorgenommenen Versuche mit dieser Beleuchtungsart sollen ergeben haben, dass nur sogenannte Trockenakkumulatoren widerstandsfähig genug sind, um den Erschütterungen des Eisenbahnbetriebes zu widerstehen. Ueber die Haltbarkeit der Glühlampen für die Kupeebeleuchtung wird angegeben, dass durchschnittlich eine Gebrauchsdauer von 500 Brennstunden angenommen werden darf. Wenn man voraussetzt, dass zur Ladung der Akkumulatoren des Wagenparks einer grossen Bahn besondere elektrische Stationen errichtet werden müssen, welche — wie die jetzigen Fettgasanstalten — ausschliesslich dazu dienen, den nöthigen Strom für die Akkumulatoren zu liefern, so greift man fehl. Es wird im Gegentheil infolge der immer mehr sich entwickelnden Beleuchtung der Bahnhöfe durch elektrisches Licht für diese Centralstationen eine willkommene Leistung sein, Strom zur Akkumulatorenladung abzugeben. Ein Werk, welches ununterbrochen, zum Mindesten aber in längeren Tagesperioden arbeiten kann, verzinst sich weit besser, als eine Anlage, wo der Betrieb nur in wenigen Tagesstunden ein lohnender ist, wie dieses bei einer ausschliesslich den Beleuchtungszwecken dienenden und (wie bei den meisten älteren Anlagen) ohne Akkumulatorenanlage arbeitenden Centralstation der Fall ist. Je grösser der zu versorgende Wagenpark ist, um so günstiger wird sich die Rechnung für den Kostenaufwand der elektrischen Brennstunde stellen und wenn bei Versuchsanlagen der letztere zu 2,8 ₰ angegeben wird, so muss sich bei grossen Anlagen dieser Einheitswerth ganz wesentlich ermässigen. Indessen bleibt ein Endergebniss abzuwarten, jedenfalls liegt keine Ursache vor, mit den erfolgversprechenden Versuchen der elektrischen Wagenbeleuchtung aufzuhören, nur möchten wir empfehlen, den Kostenaufwand einer intensiveren Beleuchtung nicht zu scheuen und die Lichtstärke der Lampen auf 8 Normalkerzen festzusetzen.

Nicht minder aussichtsvoll als auf dem Gebiet der Beleuchtung verspricht auf dem der Kraftübertragung die Verwerthung der Elektrizität für einen grossen Werkstättenbetrieb zu werden. Transmissionen, Riemenübertragungen werden entbehrlich oder in grossem Umfange eingeschränkt. Ein gut angelegtes Leitungsnetz kann den elektrischen Strom bis in die entlegensten Winkel, bis in die obersten Stockwerke leiten, Glüh- und Bogenlampen speisen und Elektromotoren aller Art zum Antrieb von Arbeitsmaschinen in Bewegung setzen. Die Anordnung der Arbeitsräume einer Werkstatt wird unter Verwendung der elektrischen Kraftübertragung wesentlich vereinfacht. Sie richtet sich nur nach den Erfordernissen eines

wirthschaftlichen Betriebes, während ja bei dem Vorhandensein vieler Uebertragungswellen, wie solche durch die indirekte Arbeitsübertragung von der Dampfmaschine aus unvermeidlich sind, mehr oder weniger die Grundrissanlage von der zweckmässigen Anordnung dieser Uebertragungswellen abhängig bleibt. Die elektrische Kraftübertragung gestattet die Ausnutzung eines jeden Winkels der Fabrik, während ohne diese die Einbeziehung entlegener Räume nicht anders möglich sein würde als durch Anwendung mehr oder weniger verwickelter Uebersetzungsverhältnisse mit Rädern oder Riemenwerk der Transmission, d. h. durch Schmälerung der Nutzwirkung. Die Wartung der vielen Lager, das gefährliche Ein- und Ausschalten der Riemen, überhaupt die ganze Bedienung der Transmission fällt fort; sie ist in dieser Beziehung ungefährlicher und in der Unterhaltung billiger. Hinsichtlich der Betriebskosten darf auch nicht übersehen werden, dass bei der elektrischen Kraftübertragung jeder Elektromotor unabhängig von dem anderen ausgeschaltet werden kann, während bei der sonst üblichen Anordnung der Uebertragung nicht selten eine grosse Welle mit ihrer ganzen schweren Ausrüstung sich drehen muss, um eine einzige kleine angehängte Maschine zu bedienen. Auch darin liegt ein Schutz gegen Arbeitsverlust, eine Ersparniss an Arbeitskraft und Betriebsmaterial. Diese Vortheile der elektrischen Kraftübertragung werden sich bei Einrichtung neuer oder bei Erweiterung bestehender Eisenbahnwerkstätten bald Geltung verschaffen.

Es muss auffallend erscheinen, dass der elektrische Antrieb von Drehscheiben und Schiebebühnen, der in Amerika so vielfach in Anwendung gekommen ist, bis jetzt bei uns in Deutschland nur vereinzelt sich findet. Auch hierin wird durch die Ausstellung Wandel geschaffen werden, wenngleich die ausgestellte Konstruktion nicht den Anspruch auf Vollkommenheit machen konnte. Aber es ist doch gezeigt worden, was geschehen kann und das Beispiel wird Nachahmung finden.

Wenn man die Konstruktionsbedingungen für den elektrischen Antrieb von Schiebebühnen und Drehscheiben sich klar macht, so findet man, dass Motoren von mässiger Leistungsfähigkeit genügen. Geht man z. B. von der Konstruktion der nach den preussischen Normalien gebauten Lokomotiv-Drehscheibe von 14,067 m Nutzlänge aus, so hat man bei einem Leergewicht der Scheibe von 20 000 kg, einer Belastung durch eine dreigekuppelte Güterzugmaschine von 80 000 kg mit einem Druck von 60 000 kg auf den Mittelzapfen, von 40 000 kg auf die Laufräder zu rechnen. Das Reibungsmoment an der Stirn des Stützzapfens bezogen auf die Drehachse des Zapfens ist bei einem Reibungskoeffizienten von 0,2, einem Zapfenhalbmesser von 60 mm $= \frac{2}{3} \cdot 0{,}2 \cdot 60\,000 \cdot 0{,}06 = 480$ kgm.

Der Schienenrollkranz der Drehscheibe hat 6,68 m Halbmesser. Um an diesem den Widerstand von 480 kgm zu überwinden, ist eine Kraft von $\frac{480}{6.68} = 72$ kg aufzuwenden.

Beträgt der Widerstand zwischen Schiene und Rad 5 kg für die Tonne, so macht dieser für die 4 Laufräder $40 \cdot 5 = 200$ kg aus. Soll die Drehscheibe in der Sekunde 0,5 m weit gedreht werden, so ist zu ihrer Fortbewegung eine Arbeit von $\frac{272}{75} \cdot 0{,}5 = 1{,}8$ Pferdestärken zu leisten.

Bei einer Geschwindigkeit von 0,5 m in der Minute beträgt der Weg in der gleichen Zeit 30 m und der Zeitaufwand zum Drehen der Scheibe um $180^0 = 42$ Sekunden.

Geeignet für die Uebertragung der Bewegung des Motors auf die Laufachse ist ein Schneckenrad. Es wird damit ein sanftes, sicheres Ingangsetzen der Drehscheibenbewegung gewährleistet, und wenn Rad und Schnecke in Oel laufen, d. h. eingekapselt sind, so beträgt die Nutzwirkung dieser Uebertragung etwa 85 pCt. Nimmt man aber vorsichtigerweise nur einen Nutzeffekt von 50 pCt. an, so ist die Arbeit an der Motorwelle nur $2 \cdot 1{,}8 = 3{,}6$ PS. Bei 80 cm Laufraddurchmesser und 30 m Weg in der Minute dreht sich das Rad 12 Mal. Ist die Schneckenradübersetzung 1 : 38, so ergibt sich für den Motor eine Tourenzahl von $12 \cdot 38 =$ rund 450, d. h. also für die Ausrüstung der Drehscheibe würde ein 3,6-pferdiger Motor bei 450 Umdrehungen in der Minute genügen.

Neben dem elektrischen Antrieb muss die Handkurbel bestehen bleiben, damit im Bedarfsfall nach wie vor die Bewegung der Drehscheibe von Hand vor sich gehen kann. Der Elektromotor muss leicht und schnell auszuschalten sein, wenn die Handwinde gebraucht wird, darf in diesem Falle also nicht leer mitlaufen. Der Motor mit seinem Triebwerk ist auf der Scheibe so anzubringen, dass die Gewichtsmassen zum mittleren Stützzapfen gleichmässig vertheilt bleiben. Ein dem konsolartigen Ausbau der Handwindevorrichtung diametral gegenüberliegender Ausbau würde der zweckmässigste Ort des Motors sein. Die für die einfache Schneckenradübersetzung berechnete Tourenzahl stempelt den Motor schon zu den langsamlaufenden. Solche Motoren sind kostspieliger als die schnelllaufenden mit ihren 1 100—1 200 Umdrehungen, aber für den Betrieb sind sie zweckmässiger und das muss doch immer ausschlaggebend bleiben.

Besonders geeignet für den Antrieb von Drehscheiben und Schiebebühnen sind diejenigen Elektromotoren, welche ohne Zuhilfenahme von Widerständen regulirt werden, d. h. die Reihenmotoren, wobei die Drahtwickelung jedes der Magnete in drei nebeneinander liegende Spulen getheilt ist. Allein schon durch die Kurbeldrehung des zum An- und Abstellen des Motors dienenden Umschalters können die Spulen theils parallel, theils hintereinander, theils parallel und hintereinander geschaltet werden und dadurch wird infolge Aenderung der Anzahl der Ampère-Windungen die Intensität des magnetischen Feldes bezw. die Leistung des Motors stufenweise nach Belieben geändert. Mittelst desselben Umschalters kann der Motor zum Vorwärts- oder Rückwärtslaufen angetrieben werden. Der Motor soll reversirbar sein. Dieses wird noch durch die Anwendung von Kohlebürsten an Stelle der sonst üblichen Kupferbürsten ermöglicht, die nebenbei den Vortheil gewähren, dass sie nicht funken.

Besondere Aufmerksamkeit erheischt die elektrische Stromzuführung bei Drehscheiben. Sie erfolgt durch eine Hin- und Rückleitung, wird in der Regel oberirdisch bis in die Nähe der Drehscheibe geführt werden können, um ab dort mittelst eisenbandarmirter Kabel unter der Sohle der Scheibengrube hinweg bis zum mittleren Stützstuhl zu gelangen, wo die Leitung in zwei blanken Messingringen endigt, die mittelst isolirender Lage von Hartgummi an einem schmiedeeisernen Reifen sich befestigen lassen, der am Königsstuhl montirt werden müsste. Der Strom kann dann durch Schleifkontakte abgehoben und mittelst isolirter Drähte nach dem Umschalter geführt werden.

Für Schiebebühnen ist der elektrische Antrieb leicht nach denselben Gesichtspunkten durchführbar, in der Ausführung aber noch einfacher. Denkt man sich eine Schiebebühne mit derselben Belastung (80 000 kg), d. h. mit 10 000 kg Gesammtgewicht, und greift man in Rücksicht auf die Mittelflansche der Laufräder den Widerstandskoeffizienten höher, das ist zu 6 kg für die Tonne, so ist die erforderliche Zugkraft 600 kg. Die Arbeitsleistung ist dann bei 0,75 m Geschwindigkeit = rund 6 PS. Bei Uebertragung der Bewegung vom Motor aus mittelst Zahnrädervorgelege beträgt die Arbeit an der Motorwelle 8 PS. und die Umdrehungszahl 250. Für die Schiebebühne würde im Bedarfsfall eine vollständig oberirdische Stromzuführung ausführbar sein.

Werfen wir noch schliesslich einen Blick auf die Anwendung von Elektromotoren für die Weichen-Umstellvorrichtungen. Ein schwacher Versuch nach dieser Richtung war 1889 auf der Pariser Ausstellung gemacht, eine schüchterne Wiederholung aber in verbesserter Auflage fand sich in Frankfurt. Ehe es nicht gelingt, Motoren einfachster Art, die abgesehen von der periodischen Schmierung keinerlei Wartung bedürfen, zu bauen, ist an einen erfolgreichen Wettbewerb mit mechanischer Weichen- und Signalstellung nicht zu denken. Wahr-

scheinlich wird hier der Drehstrom auch bahnbrechend wirken und wenn es gelingen sollte, mit Drehstrommotoren die Aufgabe zu lösen, so würde allerdings auf dem Gebiete der centralen Signal- und Weichenstellung ein epochemachender Fortschritt eintreten, der eine vollständige Umwälzung in allen Konstruktionen nach sich ziehen müsste. Es gibt auch in der Technik ein fin de siècle. Uns kann heutzutage nur wenig noch imponiren; man gewöhnt sich sehr schnell daran, die grössten technischen Errungenschaften als selbstverständlich hinzunehmen. Einen Stillstand, ein liebevolles Verweilen bei dieser oder jener Einrichtung kennt man nicht mehr, das ist auch bei unseren Lebensbedingungen nicht anders möglich. Wohl dem, der in dem rastlosen Streben nach technischer Vervollkommnung zur Verbesserung der wirthschaftlichen Lebensfragen seine Befriedigung findet, ohne dabei sich in Spekulationen zu verirren. K.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Von der geschäftsführenden Verwaltung ist das Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 25 (Neuhaldensleber Eisenbahn) neu, zu dem Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 8 (Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen) der II., zu dem Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 45 (Königl. Sächsische Staatseisenbahnen) der III. und zur „Sammlung von Güterwagenpark-Verzeichnissen" der VI. Nachtrag herausgegeben worden.

Durch das neu herausgegebene Verzeichniss Nr. 25 wird das im Februar 1890 ausgegebene Güterwagenpark-Verzeichniss gleicher Nummer und durch den herausgegebenen Nachtrag II zu dem Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 8 der im Juli 1887 herausgegebene Nachtrag I zu diesem Verzeichniss aufgehoben.

Vereins-Kilometerzeiger. Die geschäftsführende Verwaltung hat den I. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger Nr. 68 (K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn), je den III. Nachtrag zu den Kilometerzeigern Nr. 38 (Königl. Eisenbahndirektion Frankfurt a. M.) und Nr. 82 (Königl. Ungarische Staatseisenbahnen, je den IV. Nachtrag zu den Kilometerzeigern Nr. 36 (Königl. Eisenbahndirektion Elberfeld) und Nr. 42 (Königl. Eisenbahndirektion Magdeburg), je den V. Nachtrag zu den Kilometerzeigern Nr. 37 (Königl. Eisenbahndirektion Erfurt) und Nr. 74 (K. K. Oesterreichische Staatsbahnen), sowie den X. Nachtrag zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" herausgegeben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3856 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 3857 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 3871 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Verzeichniss gleichnamiger Eisenbahnstationen (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 3874 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Neubearbeitung des Vereins-Betriebsreglements und des Uebereinkommens zu demselben (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 3876 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Abonnement auf das technische Vereins-Organ (abgesandt am 7. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Landes-Eisenbahnrath.

Der ständige Ausschuss des Landes-Eisenbahnraths ist auf den 13. d. Mts. einberufen. Auf der Tagesordnung steht u. a. der Entwurf eines umgearbeiteten Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands, Oesterreichs und Ungarns, sowie eine Reihe von Anträgen der ständigen Tarifkommission.

Preussische Staatsbahnen:

Vorschriften für Meldung und öffentliche Bekanntmachung von Betriebsstörungen.

Auf Anordnung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten sind seitens der zuständigen Königlichen Eisenbahn-Betriebsämter usw. der Kontinental-Telegraphencompagnie in Berlin für die Folge nicht nur gemäss Abschnitt II lfd. Nr. 4 der Vorschriften für die Meldung und öffentliche Bekanntmachung von Betriebsstörungen bei Betriebsstörungen, durch welche der Personenverkehr auf durchgehenden Linien voraussichtlich länger als 12 Stunden unterbrochen wird, sondern auch bei allen Unfällen, bei denen eine Tödtung oder erhebliche Verletzung von Reisenden stattgefunden hat, oder welche ihrer Natur nach Aufsehen zu erregen geeignet erscheinen, möglichst frühzeitig telegraphische Mittheilungen zu machen.

Verbot der Fahrkartenkontrole während der Fahrt.

Wie verlautet, hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten das Verbot, welches dem Fahrpersonal die Durchlochung der Fahrkarten vom Trittbrett aus während der Fahrt untersagt und welches, soweit eine Bahnhofssperre eingerichtet ist, unnachsichtlich durchgeführt werden soll, auch auf die Zug- und Fahrkartenrevisoren ausgedehnt. Dieselben sollen ebenfalls ihre Nachprüfungen nicht während der Fahrt vom Trittbrett aus vornehmen oder während der Fahrt zu diesem Zweck in die Wagenabtheilungen einsteigen.

Fahrpreisermässigungen zu milden Zwecken.

Auf Anordnung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten sind die zum Gebrauch von Badekuren oder zum Besuch von Kur- oder Erholungsorten an Krankenpfleger und Krankenpflegerinnen zu bewilligenden Fahrpreisermässigungen fortan ohne Rücksicht auf die Dauer des Aufenthalts der Betreffenden am Bestimmungsorte zu gewähren.

Etat der Reichspost- und Telegraphenverwaltung.

Dem Bundesrath ist der Etat der Reichspost- und Telegraphenverwaltung zugegangen. Die Einnahmen sind mit rund 11 Millionen Mark höher als im Vorjahre veranschlagt. Die fortdauernden Ausgaben betragen rund 13 Millionen Mark mehr als im vorigen Jahre. Der Ueberschuss des nächsten Jahres ist auf 3 Millionen Mark weniger als in diesem Jahre veranschlagt. Die einmaligen Ausgaben sind in hergebrachter Weise für Herstellung neuer Dienstgebäude, Um- und Erweiterungsbauten solcher in Anspruch genommen. Es kommen dabei die verschiedensten Gebiete des Reichs in Betracht.

Vorarbeiten.

Mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten sind beauftragt worden:

1. die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona für eine Eisenbahn von Kiel nach Rendsburg und
2. die Königliche Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Trompet nach Cleve.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover ist beauftragt worden, die bereits angeordneten allgemeinen Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Elze über Bodenburg nach Gandersheim zugleich auf eine Abzweigung von Bodenburg über Düngen zu erstrecken, sowie die schon früher angefertigten allgemeinen Vorarbeiten für eine ebensolche Bahn von Voldagsen nach Duingen auf eine Fortsetzung nach Wispenstein auszudehnen.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Erfurt. Die Eröffnung der in Nr. 66 S. 646 d. Ztg. näher beschriebenen Theilstrecke Schmalkalden-Steinbach-Hallenberg, der im Bau begriffenen Bahnlinie Schmalkalden-Zella-Mehlis, ist nicht am 1. d. Mts. erfolgt, sondern steht erst in der ersten Hälfte des Monats Dezember d. J. zu erwarten.

Direktionsbezirk Magdeburg. Am 15. November d. J. wird die Theilstrecke Etgersleben-Unseburg der Neubaustrecke Etgersleben-Förderstedt mit den Stationen Wolmirsleben und Unseburg dem Betriebe übergeben werden.

Die Entfernungen ab Etgersleben betragen: Wolmirsleben 6,21 km, Unseburg 9,55 km. Die beiden neuen Stationen werden für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtgutverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eingerichtet. Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen sind dieselben nicht geeignet.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Köln (linksrh.). Die Haltestelle Dremmen ist vom 5. d. Mts. ab für die Zeit der Abfertigung des Gemischten Zuges 67 als Haltepunkt eingerichtet.

Für diese Zeit ist die genannte Haltestelle nur für den Personen-, Gepäck- und Dienstdepeschen-Verkehr geöffnet, für den Güterdienst, sowie den Privatdepeschen-Verkehr dagegen geschlossen.

Direktionsbezirk Magdeburg. Vom 15. d. Mts. ab findet im Verkehr von und nach der Station Neuekrug, welche im Viehverkehr bisher auf die Abfertigung von Kleinvieh in Einzelsendungen beschränkt war, auch die Abfertigung von Kleinvieh in Wagenladungen, sowie von Grossvieh in Einzelsendungen und Wagenladungen statt.

Aenderung von Stationsnamen.

Direktionsbezirk Erfurt. Die an der Bahnstrecke Gotha - Leinefelde belegene, bisher „Silberhausen-Dingelstädt“ benannte Station führt fortan die Bezeichnung „Silberhausen“.

Unter-Elbesche Eisenbahn.

Nach einer Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover vom 27. v. Mts. ist die Liquidation der Unter-Elbeschen Eisenbahngesellschaft beendet.

Rheinische Eisenbahnen.

Am 2. d. Mts. waren es 50 Jahre, dass der erste Güterwagen auf der Rheinischen Eisenbahn von Köln nach Aachen mit dem Nachmittags - Personenzug abgefertigt wurde. Der Wagen war mit 60 Ctr. roher Wolle beladen und wurde von den Arbeitern des Kölner Bahnhofs mit Guirlanden und Blumen geschmückt. Dieser Nachricht fügte die „Kölnische Zeitung“ vom 4. November 1841 folgendes hinzu: „Dem Vernehmen nach beschäftigt sich die Rheinische Eisenbahndirektion mit der Einrichtung des Gütertransports, und es dürften die aus kleinen Packeten und Waarenquantitäten von 2 Pfd. und darüber bestehenden sogenannten Eilgüter schon im Laufe dieses Monats mit den Personenzügen zwischen Aachen und Köln zur Transportbeförderung gelangen.“ Auch die Beförderung der Königlichen Post mit den Bahnzügen der Rheinischen Eisenbahn begann damals. Vom 1. November 1841 ab wurden sämmtliche Briefe und Packete der Post regelmässig zweimal täglich zwischen Köln und Aachen befördert und die zahlreichen Schnell- und Güterposten zwischen Köln und Aachen auf eine über Jülich fahrende Nachtpersonenpost ermässigt.

Ueberladungsstrafen.

Nach § 20, 4 der Betriebsvorschriften für die Eisenbahnen Deutschlands sind bei Ueberladung der Güterwagen ausser der Mehrfracht noch Strafen zu erheben. Diese Bestimmung wird neuerdings auch bei unabsichtlichen geringen Ueberladungen erhoben. Der Verein für die bergbaulichen Interessen im Ober-Bergamtsbezirke Dortmund und die Nordwestliche Gruppe des Vereins Deutscher Eisen- und Stahlindustrieller sind dagegen bei dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten vorstellig geworden. Der Herr Minister hat die Eingabe dem Ausschusse des Landes-Eisenbahnrathes überwiesen.

Berliner Ostbahnhof.

Die Wiedereröffnung des Berliner Ostbahnhofes wird von vielen Bewohnern des Ostens und Nordostens dringend gewünscht. Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten soll, wie der Stadtverordnete Krampf in einer Hausbesitzerversammlung versicherte, diesem Gedanken nicht abgeneigt sein. Der Hausbesitzerverein im Osten Berlins hat beschlossen, bei dem Ministerium hierüber vorstellig zu werden.

Bücherschau.

Die Universitäten und technischen Hochschulen. Ihre geschichtliche Entwickelung und ihre Bedeutung in der Kultur, ihre gegenseitige Stellung und weitere Ausbildung. Von Egon Zöller, Landes-Bauinspektor. Berlin 1891. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn (Gropius'sche Buchhandlung). 212 S. Preis 5 ℳ

Neben den alten ehrwürdigen Gestalten der Universitäten sind als jugendfrische Genossen die technischen Hochschulen emporgewachsen, welche in gleichem Maasse wie die Universitäten sich die Lehre und Pflege der Wissenschaften zur Aufgabe stellen. Bei aller Eigenart und Selbständigkeit weisen beide Hochschulen einen so lebendigen Zusammenhang auf, dass beide nur in diesem Zusammenhang, in ihrem gegenseitigen Verhältniss und ihrer gegenseitigen Stellung in unserer Kultur voll verstanden werden können. Ein solches tieferes Verständniss für beide Hochschulen dem Leser zu erschliessen, stellt sich das vorstehend aufgeführte empfehlenswerthe Werk als Aufgabe. Mit Interesse wird man alsbald das beinahe die Hälfte der ganzen Abhandlung umfassende erste Kapitel lesen, in welchem ein Bild der geschichtlichen Entwickelung beider Wissensstätten gegeben wird. Hinsichtlich der Geschichte der Universitäten stützt sich der Verfasser auf die denselben Gegenstand behandelnden gediegenen Arbeiten von Paulsen, Denifle, Kaufmann und Specht. Eine Geschichte der technischen Hochschulen dagegen ist, soweit uns bekannt, überhaupt noch nicht geschrieben worden und steht hier der Verfasser bei seinen Erörterungen ganz auf eigenen Füssen. Während er sodann im zweiten Kapitel: „Die Bedeutung der Wissenschaften und ihre Lehr- und Pflegestätten in der Kultur“ beide Hochschulen in ihrer Gesammtheit behandelt, wendet er sich im dritten Kapitel (Sind die Universitäten und die technischen Hochschulen einander ebenbürtig?) dazu, die Bedeutung und die Stellung jeder Hochschule, der Universität wie der technischen Hochschule zu untersuchen. Der Verfasser kommt dabei zu dem Schlusse, dass gleich wie die Leistungen auch die Hochschulen beide wohl von eigenartigem, aber doch beide von gleich hohem Werth einander voll ebenbürtig sind und dass erst beide in ihrer Gesammtheit in der heutigen Kultur die universitas litterarum bilden. Auf Grund des in den vorhergehenden Kapiteln gewonnenen Einblicks in das Werden und Wesen der beiden Hochschulen erörtert das vierte Kapitel „Ausbau der Hochschulen“ unter Anknüpfung an die heutige Gestaltung derselben eingehend die Frage, in welcher Weise dieser Ausbau geschehen müsse. Es würde für den Rahmen unserer Zeitung zu weit führen, die in dieser Richtung vom Verfasser gemachten umfassenden Vorschläge erörtern zu wollen. Wir verweisen in dieser Richtung auf das sehr lesenswerthe Werk selbst, zu dessen Studium wir anregen wollen.

Pietsch, Dr., C., Katechismus der Feldmesskunst. Fünfte vollständig umgearbeitete Auflage, mit 75 in den Text gedruckten Abbildungen. Leipzig 1891. Verlag von J. J. Weber. Preis 1,50 ℳ

Der Verfasser hat sich bestrebt, die Instrumente und Messungsmethoden möglichst einfach, klar und leicht verständlich zu beschreiben. Bei den Instrumenten zum Abstecken rechter Winkel ist neben dem Winkelspiegel auch das sich immer mehr einbürgernde Winkelprisma ausführlich besprochen, dagegen ist der Abschnitt über den Messtisch, welchen die vierte Auflage noch enthielt, fortgelassen worden, da derselbe für den Laien, der vorzugsweise in diesem Büchlein sich Rath holen soll, von zu geringer Wichtigkeit ist.

Personalnachrichten.

Preussen.

Dem Regierungs- und Baurath Ehlert, Vorstand der technischen Eisenbahnbüreaus und Hilfsarbeiter in den Eisenbahnabtheilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, ist der Charakter als Geheimer Baurath verliehen worden.

Der Direktor des Eisenbahn-Betriebsamts zu Braunschweig, Regierungsrath Lehmann, ist zum Geheimen Finanzrath und vortragenden Rath im Finanzministerium ernannt worden.

Preussische Staatseisenbahnen.

Dem Dirigenten der I. Abtheilung der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen), Ober-Regierungsrath Kauth, ist die ständige Vertretung des Präsidenten der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) übertragen worden.

Der Geheime Baurath Rüppell ist kommissarisch mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Dirigenten der III. Abtheilung der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) betraut worden.

Dem Regierungsrath Stieger, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld, ist der Charakter als Geheimer Regierungsrath verliehen worden.

Dem Regierungs- und Baurath Heinrich in Stettin ist bis auf weiteres die ständige Vertretung des Direktors des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts (Berlin-Stettin) zu Stettin übertragen worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Galizisch Norddeutscher Getreideverkehr. Berichtigung des Fünften Nachtrages zum Tarifheft 2 und des Vierten Nachtrages zum Tarifheft 3. Die vorbezeichneten Tarifnachträge erfahren folgende mit sofortiger Gültigkeit in Kraft tretende Berichtigungen u. z.:

Im Fünften Nachtrage zum Tarifheft 2 Seite 4 ist der Theilfrachtsatz bis zum Schnittpunkte 2 pr. 2,56 ℳ im Verkehr mit der Station Korosciatyn zu streichen und im Verkehr mit der Station Kopyczynce einzustellen.

Im Vierten Nachtrage zum Tarifheft 3 Seite 6 muss es statt „Altona" richtig „Altena" und statt „Elberfeld (Miske)" richtig „Elberfeld (Mirke)" heissen.

Wien, am 3. November 1891. (2250)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn
im Namen der Verbandverwaltungen.

2. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung der Bahnstrecke Etgersleben-Unseburg. Am 15. November d. J. wird die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte (Magdeburg - Halberstadt) in Magdeburg unterstellte Bahnstrecke Etgersleben - Unseburg mit den neuen Stationen Wolmirsleben und Unseburg dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Von und nach den genannten Stationen findet die Abfertigung von Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtgütern, sowie von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren statt. Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen sind dieselben nicht geeignet. Die Preistafel für den Personen- und Gepäckverkehr hängt auf den Stationen aus. Ueber die im Güter- und Viehverkehr zur Berechnung kommenden Frachtsätze ertheilen die diesseitigen Güter- und Eilgut-Abfertigungsstellen Auskunft.

Der Fahrplan für die neue Strecke wird durch Aushang auf den Stationen bekannt gemacht werden. (2251)
Magdeburg, den 5. November 1891.
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung des Betriebes für den Güterverkehr in Wagenladungen auf der Strecke Nieder-Schönweide (Johannisthal) - Spindlersfeld. Am 15. November d. J. wird die Eisenbahnstrecke Nieder-Schönweide (Johannisthal)-Spindlersfeld nach Maassgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 für den Güterverkehr in Wagenladungen in Betrieb genommen werden. Die Station Spindlersfeld erhält nur Abfertigungsbefugnisse für die Beförderung von Gütern in Wagenladungen.

Berlin, im November 1891. (2252MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Eröffnung von Stationen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Generaldirektion der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien wird am 15. d. Mts. die Haltestelle „Grobelno" zwischen den Stationen Ponigl und St. Georgen an der Linie Wien-Triest für den Personenverkehr und beschränkten Gepäckdienst eröffnet werden. (2253)
Berlin, den 7. November 1891.
Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

4. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Bulgarische Staatsbahnen. Infolge starken Schneefalles war der Gesammtverkehr auf der Strecke Zaribrod-Sofia und Burgas-Jamboli vom 29. Oktober bis 2. November l. J. eingestellt. (2254)
Sofia, am 3. November 1891.
Die Direktion
der öffentlichen Arbeiten.

5. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Direktion der Mährisch-Schlesischen Centralbahn in Wien wird die bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtete, zwischen den Stationen Jägerndorf und Skrochowitz-Braunsdorf gelegene Haltestelle „Lobenstein" am 15. d. Mts. auch für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet werden.
Berlin, am 10. November 1891. (2255)
Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

Mit dem 15. d. Mts. wird die im diesseitigen Bezirk zwischen den Stationen Mettlach und Taben gelegene Haltestelle Saarhölzbach, welche bisher nur für die Abfertigung von Gütern in Wagenladungen eingerichtet war, auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden.

Die in dem diesseitigen Lokal - Gütertarife und in den direkten Gütertarifen für den Verkehr mit dem linksrheinischen Bezirk enthaltene beschränkende Bestimmung hinsichtlich der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Saarhölzbach kommt daher mit dem genannten Tage in Fortfall. (2256)
Köln, den 11. November 1891.
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Güterverkehr Köln (rechtsrh.) etc.-Magdeburg. Am 15. d. Mts. werden die an der Neubaustrecke Etgersleben-Unseburg gelegenen Stationen Wolmirsleben und Unseburg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg in den Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr einbezogen.

Das Nähere ist bei den Güterabfertigungsstellen zu erfahren
Köln, den 6. November 1891. (2257)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Neuekrug. Vom 15. November d. J. ab findet im Verkehr von und nach der Station Neuekrug, auf welcher bisher nur Kleinvieh in Einzelsendungen verladen werden konnte, auch die Abfertigung von Kleinvieh in Wagenladungen, sowie von Grossvieh in Einzelsendungen und Wagenladungen statt.

Magdeburg, den 4. Noember 1891. (2258)
Königliche Eisenbahndirektion.

Umschlagsverkehr Oesterreich-Riesa-Elbkai. Mit Gültigkeit vom 7. November bis Ende Dezember d. J. gelangen im Verkehre zwischen Riesa-Elbkai und Stationen der Buschtêhrader Eisenbahn und der K. K. Oesterr. Staatsbahnen ermässigte Frachtsätze für Zucker aller Art zum Export zur Einführung. Dieselben sind bei uns zu erfragen.

Dresden, den 5. November 1891. (2259)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Vom 10. d. Mts. an findet im Verkehr von Bodenwöhr nach Albersdorf für Steine des Spezialtarifs III ein ermässigter Ausnahme-Frachtsatz von 1,80 ℳ pro 100 kg, bei Aufgabe ganzer Wagenladungen von 10 000 kg, Anwendung. — S. Ausnahmetarif 5 des Hannover-Bayerischen Verbands - Gütertarifhefts Nr. 2.

Hannover, den 4. November 1891. (2260)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Die in der Bekanntmachung vom 24. v. Mts. für den **Rohzuckerverkehr aus Böhmen nach Holland mit Umschlag per Main und Rhein** für 1891/92 bezeichneten Tarifmaassnahmen haben nunmehr auch für den Verkehr mit Frankfurt am Main und Kastel Gültigkeit.

München, den 2. November 1891. (2261)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Das Tarifheft III A des Südwestdeutsch - Schweizerischen Eisenbahnverbands (Verkehr zwischen Badischen Stationen — ausschliesslich Mannheim — und solchen der Vereinigten Schweizerbahnen) wird mit dem 31. Dezember l. J. aufgehoben und durch ein neues, vom 1. Januar 1892 ab gültiges Tarifheft ersetzt werden.

Letzteres wird gegenüber den jetzigen Frachtsätzen neben Ermässigungen auch kleinere Frachterhöhungen mit sich bringen. Eine Anzahl seitheriger Frachtsätze etc. wird in das neue Tarifheft des geringen Verkehrs wegen nicht mehr aufgenommen; ferner wird der Ausnahmetarif Nr. 13 (für Düngemittel ab Kork) aufgehoben und theilweise durch neu zur Einführung kommende Frachtsätze des Spezialtarifs III ersetzt.

Weiter werden die im Südwestdeutsch-Schweizerischen Tarifheft III C enthaltenen Frachtsätze für die Station Friedrichsfeld der Main-Neckarbahn im Verkehr mit Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen mit 31. Dezember l. J. aufgehoben und durch neue, theils niedrigere, theils höhere Taxen ersetzt.

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 6. November 1891. (2262)
Namens der Vereinsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Zum Heft 7 des Verbandsgütertarifs (Saarbrücken-Baden) ist mit Gültigkeit vom 15. November l. J. der Nachtrag III zur Herausgabe gelangt.

Derselbe enthält Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs sowie Entfernungen und Frachtsätze für die in den direkten Güterverkehr neu einbezogene Station Göttelborn des Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch).

Karlsruhe, den 5. November 1891. (2263)
Generaldirektion
der Grosshl. Badischen Staatseisenbahnen.

Nassau - Badischer, Nassau - Elsass-Lothringischer und Nassau-Pfälzischer Verkehr. Die Ausnahmetarife für geringwerthige Massenartikel sind mit Gültigkeit vom 1. November d. J. ab auf:

„kalcinirtes Kalidüngesalz, aus Klärschlamm oder Zwischenerzeugnissen der Kalisalzverarbeitung gewonnen,

mit einem Gehalt von höchstens 10% an reinem Kali“ ausgedehnt. (2264)

Frankfurt a/M., den 7. November 1891.
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. ab wird die Station Langschede des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld in den mit den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen bestehenden Ausnahmetarif für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Stationen Auskunft.

Elberfeld, den 5. November 1891. (2265)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Altona-Frankfurt am Main. Der im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a. M. zwischen den Stationen Niederhone und Allendorf a. d. W.-Sooden belegene Haltepunkt, Albungen, dessen Abfertigungsbefugnisse auf Frachtgüter in Wagenladungen erweitert worden sind, wird mit sofortiger Gültigkeit in den Gütertarif zum obenbezeichneten Verkehr einbezogen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze usw. ertheilen bis zur Herausgabe des bezüglichen Tarifnachtrages die Güter-Abfertigungsstellen.

Altona, den 4. November 1891. (2266)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. November d. J. ab wird die Station Otterfing der Bayerischen Staatseisenbahnen in die Tarifhefte 1 und 2 für den obenbezeichneten Güterverkehr einbezogen. Die zur Anwendung kommenden Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Dresden, den 6. November 1891. (2267)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Für zur überseeischen Ausfuhr bestimmte und überseeisch ausgeführte eiserne Dampfkessel, Kondensationsröhren, Reservoirs, Maschinentheile und Gefässe aus Eisen und Stahl in Wagenladungen von 10000 kg oder Frachtzahlung hierfür kommen für den Verkehr von den Stationen Bernburg, Braunschweig Buckau, Burg bei Magdeburg, Cöthen, Halle a. S., Leipzig (Magdeburger Bahnhof), Magdeburg, Neustadt-Magdeburg und Sudenburg des Direktionsbezirks Magdeburg nach den Elb- und Weserhäfen vom 10. November d. J. an ermässigte Frachtsätze zur Einführung, über welche bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen das Nähere zu erfahren ist.

Altona, den 7. November 1891. (2268)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I vom 1. April 1891. Die in dem im Abschnitt B III 2 des Nachtrags I zum vorbezeichneten Tarife enthaltenen „Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter der Spezialtarife“ unter Nr. 110 aufgeführten „Thonwaaren aller Art, unverpackt oder nur lose in Stroh und dergl. verpackt“ werden vom 1. Januar 1892 ab auf die unter Spezialtarif II fallenden bezüglichen Artikel beschränkt.

Berlin, den 4. November 1891. (2269)
Namens sämmtlicher Deutscher Eisenbahnverwaltungen:
Die Königliche Eisenbahndirektion
zu Berlin.

Württembergisch-Schweizerischer Güterverkehr. Die im Theil II, Heft 1 des Württembergisch-Schweizerischen Gütertarifs vom 1. Juli 1884 und in dessen Nachträgen I—III enthaltenen Taxen für den Verkehr mit den Stationen der Schweizerischen Centralbahn, der Aargauischen Südbahn, der Emmenthalbahn, der Jura-Bern-Luzernbahn und der Westschweizerischen Bahnen treten auf 31. Dezember 1891 ausser Kraft.

Ueber die an deren Stelle tretenden anderweitigen Frachtsätze wird noch besondere Bekanntmachung erfolgen.

Stuttgart, den 2. November 1891.
Generaldirektion (2270)
der K. Württemb. Staatseisenbahnen.

Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafenverband. Verkehr mit Ungarn. Am 1. Dezember d. J. tritt der Nachtrag II zum Tarife Theil II Heft 3 für den in der Ueberschrift bezeichneten Verbandsverkehr in Kraft.

Dieser Nachtrag, enthaltend Berichtigungen und Ergänzungen, Aenderung der Nomenklatur der Ausnahmetarife 4 A und 4 B, Ausnahmetarif Nr. 22 (Getreide etc.) und Ausnahmetarif Nr. 23 (Kleie) kann bei den betreffenden Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 3. November 1891. (2271)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

6. Verdingungen.

Verding von 228 Stück Postwagenachsen sowie 414 Stück Trag- und 305 Stück Spiralfedern am 3. Dezember 1891, Vormittags 11 Uhr.

Angebote sind postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Postwagenachsen,“ beziehungsweise „Angebot auf Trag- und Spiralfedern“ an unser maschinentechnisches Büreau, Berlin W., Königgrätzerstrasse Nr. 132 einzureichen. Angebotbogen, Lieferungsbedingungen und Zeichnungen können daselbst während der Geschäftsstunden eingesehen und gegen postfreie Einsendung von 1,55 ℳ für jedes Angebot in Baar oder 1,50 ℳ in Zehnpfennig-Reichspost-Briefmarken bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 1. Januar 1892.

Berlin, den 4. November 1891. (2272MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Lokomotivlieferung. Wir beabsichtigen die Vergebung von:

10 Stück Schnellzugslokomotiven mit Schlepptendern und
7 „ Tenderlokomotiven.

Die maassgebenden Bedingungen, Grundzüge und Zeichnungen können bei dem Centralbüreau diesseitiger Stelle gegen Einsendung von 2 ℳ erhoben werden.

Schriftliche, versiegelte, mit der Aufschrift „Lokomotivlieferung“ versehene Angebote wollen spätestens bis zum 16. Dezember l. J. portofrei bei uns eingereicht werden. Zuschlagfrist 4 Wochen.

Karlsruhe, den 4. November 1891. (2273)
Generaldirektion.

Bekleidungsmaterial. Die Lieferung unseres Bedarfs an Bekleidungsmaterialien pro 1892, als: blaues und schwarzes Tuch, Buckskin, Doppeldüffel, Sammet, Uniformsknöpfe, silberne Tressen und Litzen, Dienstabzeichen, soll im Submissionswege vergeben werden. Die Submissions- und Lieferungsbedingungen werden von unserem Sekretariate unentgeltlich verabfolgt.

Meiningen, den 31. Oktober 1891. (2274)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Taschen-Plombirzangen von Gussstahl für Bremsenverschlüsse,
das Beste, was für diesen Zweck existirt, empfiehlt die
Gandenberger'sche Maschinenfabrik Georg Goebel in Darmstadt.
Specialität: Fahrkartenmaschinen und Apparate.

Decimalwaagen und Gewichte, Fenstervorsetzer und **Kiessiebe** von Winkeleisen mit Drahtgeflecht oder Gewebe, **Gepäckkarren, Güterbodenkarren, Erdkarren, Vieh-Laderampen, Oberbau-Geräthe, Winden, Hammer-** und **Hackenstiele** aus Hickoryholz, **Fackellampen, Harzfackeln, Pechkränze, Krahn-, Anker-, Schiffs-** und **Holzwagenketten** etc. etc.
Theodor Keseling, Düsseldorf.

Wellbleche in allen Profilen u. Stärken
DÄCHER, HALLEN
vollständige
eiserne Bauwerke
aller Art
Wilh. Tillmanns
Remscheid.
Wellblech-Walzwerk, Verzinkerei u. Brückenbauanstalt.
WILH. TILLMANNS REMSCHEID

1. Preis Weltausstellung Wien. 1. Preis Braunschweig 1877 und 1881.
Heckner & Co.
Braunschweig.
Specialfabrik für
Säge- u. Holzbearbeitungs-Maschinen
neuester, bestbewährter Construction.
Compl. Fabrikanlagen mit Transmission nach langjähriger Erfahrung.
Kreissäge.
Hobelmaschine.

Nr. 21. Jahrgang 1891. **Berlin, am 11. November 1891.**

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. November Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A N	2898	1	Kiste	Maschinentheile —	38	1	Luxemburg	Wilh. Luxemburgb.	
2	A S	654	2	Körbe	leer, gebr. —	7	2	Nördlingen	Bayer. Stsb.	*)
3	A S	3/5	1 Sack, 2 Körbe	Säcke, leer —	24	3	Güstrow	Meckl. Friedr. Frzb.		
4	A S № 372 S 12 DR 1885 7 56.8 Ltr.	832	1	Fass (Weinfass)	leer —	13	4	Gera	K. E.-D. Erfurt	
5	A W C	4217	1	Fass	leer —	140	5	Regensburg	Bayer. Stsb.	Schweinfurt bez.
6	B	—	4	—	Stangen Eisen —	24	6	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	
7	B	—	3	Pack	Säcke —	64	7	Wolfenbüttel	„	Pfersee b. Augsburg beschr.
8	B	35278	1	Kiste	Trikotagen —	39	8	Augsburg	Bayer. Stsb.	
9	B C	—	1	Korb	Butter —	20	9	Laneffe	Grand Central Belge	
10	B J S	697	1	Pack	leere Beutel —	3	10	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
11	B/L	1206	1	Sack	Kümmel —	49	11	Lüneburg	„	b. Schuppenrevision.
12	B S	—	1	Kollo	Ofentheil —	7	12	Gemünden	Bayer. Stsb.	Carlshütte-Gemünden bez.
13	C	—	1	Sack	Reis —	101	13	Janowitz	K. E.-D. Bromberg	
14	C H	200	1	Kiste	Kleider —	35	14	Metz	Elsass-Lothring.	
15	C H	16	1	Fass	ansch. Firniss —	233	15	Weida	K. E.-D. Erfurt	
16	C W/B	—	1	Sack	Pflaumen —	90	16	Strassburg	Elsass-Lothring.	
17	D P	37	1	„	Teltower Rüben —	—	17	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	Schaumweinfabrik Wachenheim eingebr.
18	D S W	5280	1	Kiste	eis. Mieter u. 1 leere Blechkanne	81	18	Augsburg	Bayer. Stsb.	
19	E	187	1	Korb	Emballage —	6	19	Solingen Süd	K. E.-D. Elberfeld	
20	E	6	1	—	eis. Rohr —	4,5	20	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
21	E C	4225	1	Kiste	drei in Stroh verpackte emaillirte Hausgeschirre	17	21	Schönsee	K. E.-D. Bromberg	
22	E J	2	1	—	Koffer —	25	22	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	**)
23	E M	5	1	—	eis. Ofenthür —	1	23	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	beklebt: von Köln G. n. Geisweid.
24	E R	7325	1	Fass	Salmiak —	59	24	Geisweid	K. E.-D. Elberfeld	
25	E S/M	5090	1	Kollo	Eisendraht —	77	25	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
26	F	—	1	Pack	gefüllt —	4	26	Bingerbrück	Linksrh. Köln	
27	F D S	5157	1	Bund	5 Stäbe Stahl —	26 5	27	Passau	Bayer. Stsb.	
28	F S	II	1	Sack	Betten —	15,5	28	Leipzig Eilenb. Bhf.	K. E.-D. Erfurt	
29	G	—	1	Kollo	Ofentheil —	4	29	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
30	G H	5706	1	Sack	leere Säcke —	—	30	Lichtenfels	Werrabahn	***)

*) Adr. Adam Schütz, Pörsheim. M. A. S. 654 Cöln a/Rh. Geflügelmästerei.

**) Zollplombe Kufstein und 1 Vorhängeschloss.

***) Auf der Etiquette befindet sich auf der einen Seite das Signum G H 5706, auf der anderen die Bezettelung Ebersdorf-Lichtenfels und ist beschr.: P. Glaser, Frankenthal.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
31	G K	42827	1	Kollo	eis. Platten —	33	31	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppen-revision.
32	G K R	—	1	Sack	Mohn —	87	32	Uckro-Luckau	K. E.-D. Erfurt	
33	H	—	2	Kolli	1 Blecheimer — 1 Holzeimer —	4,5	33	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	ab Wismar eingegangen.
34	H	778	1	Kiste	Woll- und Baumwollwaaren	19,5	34	Crefeld	Linksrh. Köln	
35	H D	1555	1	„	Porzellan —	121	35	Leipzig Thür. B.	K. E.-D. Erfurt	
36	H F	I	1	Korb	1 Kürbis —	18	36	Erfurt	„	
37	H L	1600	1	Kiste	Cigarrenkistchen —	43	37	Mannheim	Badische Stsb.	Mannheim beschr.
38	H T	706 57	2	Kisten	leer —	100	38	Ulm	Württemberg. Stsb.	Augsburg bezettelt.
39	J B	8033	1	Fass	Wagenfett —	14	39	Eydtkuhnen	K. E.-D. Bromberg	
40	K L	8421	1	Kiste	Glas —	35	40	Mannheim	Badische Stsb.	London beschr.
41	L K	2	1	„	alte Kleider u. Wäsche	19	41	Augsburg	Bayerische Stsb.	
42	M H C	896	1	Ballen	süsse Mandeln —	99,5	42	Würzburg	„	
		871	1	„	bittere Mandeln —	99				
43	M H C	1495	1	„	Johannisbrot —	98,5	43	„	„	
44	M L	350	1	„	Hopfen —	156	44	Hamont	Grand Central Belge	
45	O	—	1	—	eis. Rohr —	9	45	Herford	K. E.-D. Hannover	beschr. Lage.
46	O M H	1	1	Stab	Flachstahl —	18,5	46	Bestwig	K. E.-D. Elberfeld	
47	O W	1801	1	Pack	leere Körbe —	3	47	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppen-revision.
48	P	7884	1	Sack	Lumpen —	138	48	Detmold	„	
49	P D	20119	1	Kiste	Kaffee-Essenz —	11	49	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
50	P L	243	1	„	Zucker —	14	50	Schopfheim	Badische Stsb.	Schopfheim bezettelt.
51	P M	204	1	„	Butter —	65	51	Radolfzell	„	versteigert.
52	R	1226	1	Korb	Eisenwaaren —	103	52	Güterverwalt. Lübeck	Lübeck-Büchener	27/10. aus Wagen 7852 H. entladen.
53	R B V R	3566	2	Fässer	leer —	60	53	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
54	R L	8377	1	Kiste	leer —	13	54	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppen-revision.
55	R V	439	1	Sack	Wollwaaren (N'hosen)	29	55	Ebingen	Württemberg. Stsb.	
56	S	—	1	Fass	leer —	6	56	Steinhagen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppen-revision ab Hannover.
57	S	1162	1	Kiste	Schmirgel? —	36	57	München C.	Bayerische Stsb.	
58	S	1037	1	Fass	leer —	18	58	Würzburg	„	
59	S	50870	1	Ballen	Gehölz —	50	59	Schwaan	Meckl. Friedr. Frzb.	
60	S G	1005	1	Ballot	? —	45	60	Mengen	Württemberg. Stsb.	
61	S & S	1643	1	Fass	leer —	44	61	Trier r M.	Linksrh. Köln	
62	T	—	1	Sack	Leinsaatmehl —	25	62	Berzée	Grand Central Belge	
63	T P L	10504	1	Kiste	leer —	6,5	63	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppen-revision.
64	V	—	1	—	Gussstück —	—	64	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
65	V S F	555	1	Ballen	leinene Decken —	20	65	Hasselt	Grand Central Belge	
66	W	—	1	Kollo	Pflugeisen —	3	66	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppen-revision.
67	W R C	5645	1	Kiste	kl. Blechdöschen mit Farbenproben	87,5	67	Harburg	„	b. Schuppen-revision.
68	W & S	4783	1	„	leer —	15,5	68	Mühlhausen	K. E.-D. Erfurt	
69	W W	7299	1	Bund	4 eis. Kugeln —	18	69	Vlotho	K. E.-D. Hannover	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
70	B Bremen	51	1	Beutel	Blechwaaren —	7	70	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppen-revision.
71	Bul.	935	1	Kollo	Wein —	3	71	Wavre	Grand Central Belge	
72	G B Cappenberg	5013	1	Fass	leer —	30	72	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
73	A Claes	—	2	Fässer	leer —	—	73	Kermpt	Grand Central Belge	
74	F. S. Eisenach	104	1	—	Wagendecke —	—	74	Neudietendorf	K. E.-D. Erfurt	
75	Frankenbräu	13614	1	Fass	leer —	30	75	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
76	Gebr. C.	2604	1	„	leer —	30	76	Colmar	Elsass-Lothring.	
77	Halle	1/10	10	—	Theerfässer —	370	77	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
78	Hancart	—	1	Packet	? —	3,5	78	Silenrieux	Grand Central Belge	
79	B. St. Hoerde 1867	3	3	—	Eisenbahnschienen —	199	79	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
80	M.W.Homberg	2830	1	Fass	leer —	28	80	Elberfeld St.	„	
81	Itzehoe (Fabrik-zeichen)	—	1	Tonne	Cement —	179	81	Bremerhafen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppen-revision.
82	Koesen	—	1	Pack	Körbe —	27	82	Kösen	K. E.-D. Erfurt	
83	Krahnast	—	1	Korb	leer —	3	83	Wunstorf	K. E.-D. Hannover	bez. Berlin L.-Nordhausen 16/10.
84	Lender	—	1	Packet	? —	—	84	Lanaeken	Grand Central Belge	
85	Magdeburg	2	1	Sack	fr. Obst —	58	85	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
86	C.K.Merkstein	355	1	Fass	leer —	33	86	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
87	Portland Cement-fabrik	—	9	Bund	leere Säcke —	57	87	Mannheim	Badische Stsb.	
88	St. B. Prag	754	1	—	offene Wagendecke	46	88	Ulm	Württemberg. Stsb.	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
89	W. Rusnow oder W. Remma, Bremen	374 377	1	Bierfass	leer —	31	89	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	alte Bekleb.: Bremen-Delmenhorst.
90	W. Schramm	—	1	Sack	Lumpen —	7	90	Lehrte	„	
91	Schymeier Lauterberg	—	1	Korb	Zwetschen —	18,5	91	Lauterberg	„	ab Northeim eing.
92	H. Weltz	1895	1	Fass	leer —	20	92	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
93	gelb)	1	1	Stange	Eisen —	26	93	Inowrazlaw	K. E.-D. Bromberg	
94	—	3	1	Handkoffer	schwarz mit Wachstuchbezug	7	94	Ulm	Württemb. Stsb.	
95	(weiss)	3	1	—	eis. Rohr —	4	95	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
96	Superphosphat	12	1	Sack	Kartoffeln —	50	96	Falkenberg	„	
97	—	36/35	10	Eimer	Fruchtsaft —	125	97	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
98	—	180	1	Oelfass	— —	36	98	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
99	—	376	1	Korb	alte Kleidungsstücke und alte Wäsche	25	99	Thorn Stadt	K. E.-D. Bromberg	
100	—	3641	1	Sack	Kastanien —	102	100	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
101	rother —	—	1	—	eis. Rohr (6 m) —	26,5	101	Völpke	K. E.-D. Magdeburg	
102	weisser Strich	—	1	Kollo	Ofentheil —	1	102	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
103	| | (roth)	—	1	—	eis. Roststab —	2	103	Gera	K. E.-D. Erfurt	
104	|||| (roth)	—	1 1	Stange Bund	Eisen Muttern	29	104	Crossen a. E.	„	
105	△	1901	1	Ballot	Tuch —	?	105	Mergentheim	Württemb. Stsb.	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
106	—	—	4	Körbe	Aepfel —	—	106	Berlin-Anh. Dr. B.	K. E.-D. Erfurt	
107	—	—	1	—	eis. Bake —	5,5	107	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
108	—	—	2	—	kl. altdeutsche Bauerntische	10	108	Inowrazlaw	K. E.-D. Bromberg	
109	—	—	4	—	Besen —	2	109	Oos	Badische Stsb.	
110	—	—	1	Ballen	Bettzeug —	16	110	Metz	Elsass-Lothring.	
111	—	—	2	Tafeln	Blech —	21	111	Schopfheim	Badische Stsb.	bezettelt: Schopfheim.
112	—	—	1	Kollo	hölzerne Böcke —	7,5	112	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
113	—	—	1	—	Bratpfanne —	3	113	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
114	—	—	1	—	Bremsverbindungsstange (alt)	—	114	Konstanz	Badische Stsb.	
115	—	—	1	—	Bremszugstange (alt)	—	115	„	„	
116	—	—	1	—	kief. Brett, 6 m lang, 27 cm breit	29	116	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
117	—	—	1	Tonne	Cement —	181,5	117	Bremerhafen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
118	—	—	1	Rolle	Dachpappe —	21	118	Schopfheim	Badische Stsb.	bezettelt: Schopfheim.
119	—	—	1	—	Decklaken —	—	119	Rostock	Meckl. Friedr. Frzb.	
120	—	—	1	Pack	Draht —	50	120	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
121	—	—	1	Packen	10 eis. Düngergabeln	9,5	121	Minden	K. E.-D. Hannover	
122	—	—	1	Pack	3 Essentragkörbe —	4	122	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
123	—	—	1	Stange	Flacheisen —	9	123	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
124	—	—	1	—	Gasrohr (1,5 m lang)	1	124	Ilmenau	K. E.-D. Erfurt	
125	—	—	1	Korb	Gepäck —	30	125	Olloy	Grand Central Belge	
126	—	—	1	—	eis. Gestell zum Aufhängen einer Waage	2	126	Herford	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
127	—	—	6 12	— —	Gewichtstücke à 5 kg „ à 2 „	—	127	Rosenheim	Bayerische Stsb.	
128	—	—	1	—	Hakenbört —	—	128	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
129	—	—	1	Pack	2 eis. Hanteln —	8	129	Hofgeismar	K. E.-D. Elberfeld	
130	—	—	1	—	lebender Hund, weiss mit gelben Flecken	—	130	Herford Gep.-Abf.	K. E.-D. Hannover	ab Ahlen.
131	—	—	1	Sack	Kartoffelmehl —	100	131	Forchheim	Bayerische Stsb.	
132	—	—	1	—	Kinderstuhl —	1	132	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
133	—	—	1	Korb	leer —	2	133	Lützelburg	Elsass-Lothring.	
134	—	—	1	—	Lattenverschlag —	15	134	Nördlingen	Bayerische Stsb.	60 cm hoch, 40 cm Durchmesser.
135	—	—	5	—	Mutterschrauben —	2	135	Lindau	„	
136	—	—	1	Sack	Obst —	21	136	Barmen-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
137	—	—	1	Weidenkorb	Obst —	25	137	Rostock	Meckl. Friedr. Frzb.	
138	—	—	1	—	Ofenrost —	—	138	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
139	—	—	1	Pack	8 Stück eis. Pfannen	36	139	Kaldenkirchen	Linksrh. Köln	
140	—	—	2	Körbe	Pflaumen —	42 33	140	Berlin Anh.-Dr. B.	K. E.-D. Erfurt	
141	—	—	1	—	eis. Pflugschaar —	2	141	Tempelhof R.	„	
142	—	—	6	—	Rauchrohr-Kniestücke aus Eisenblech	—	142	Starnberg	Bayerische Stsb.	
143	—	—	2	Bund	je 10 Stück Reisigbesen	14	143	Gera	K. E.-D. Erfurt	
144	—	—	3	—	eis. Röhren —	17	144	München C.	Bayerische Stsb.	
145	—	—	1	Bund	2 Rohre —	27	145	Neudietendorf	K. E.-D. Erfurt	
146	—	—	1	—	Roststab —	2	146	Heidelberg	Badische Stsb.	
147	—	—	1	—	Sackkarre —	67	147	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
148	—	—	6	Pack	leere Säcke —	122	148	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
149	—	—	1	weisser Schliesskorb	— —	18	149	Heudeber	K. E.-D. Magdeburg	
150	—	—	1	Blecheimer	Schmalz —	9	150	Hannover Eilg.-Abf.	K. E.-D. Hannover	beschr. Brunke-Northeim.
151	—	—	1	—	Stahlblock —	123	151	Herdecke	K. E.-D. Elberfeld	
152	—	—	1	—	Stahlwelle —	85	152	Holzwickede	„	
153	—	—	1	—	Tisch- und Plüschteppich	—	153	Niederndodeleben	K. E.-D. Magdeburg	auf der Strecke gef.
154	—	—	1	Tragekorb	alte Töpfe, alte Kleider	11	154	Berlin Ostbh.	K. E.-D. Bromberg	
155	—	—	1	—	Viehgitter —	—	155	Nürnberg Ostbh.	Bayerische Stsb.	ohne Stationsbezeichnung.
156	—	—	1	Sack	leere Zuckersäcke —	28	156	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
157	—	—	1	Korb	Zwetschgen —	23	157	Augsburg	Bayerische Stsb.	

Nachtrag.

1	A B	4187	1	Fass	leer —	16	1	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez. Königsberg-Mainz.
2	D & C	7772/3	2	Fässer	leer —	22	2	„	„	bez. Mainz.
3	B R	I	1	Kiste	Weisszeug —	17,5	3	Lorsbach	„	
4	R S	5722	1	Fass	leer —	11	4	Mainz	„	bez. Lindau-Mainz.
5	E M	880	1	Kiste	gem. Nelken —	15,5	5	„	„	bez. Frankfurt a/M.-Mainz.
6	G T	366	1	„	leer —	36	6	„	„	bez. Mainz.
7	H	—	6	Stück	neue Stühle —	40	7	„	„	bez. Marbach-Mainz.
8	J J	50	1	Sack	Holzwaaren —	—	8	Mannheim	„	
9	JK Wilh. Köhler Flonheim	2639	1	Fass	leer —	20	9	Flonheim	„	
10	K F	2	1	Kiste	leer —	24	10	Mainz	„	bez. Flörsheim-Mainz.
11	[illegible]	83493	1	„	leer —	43	11	„	„	
12	S V B	1	1	Pack	Säcke —	5	12	„	„	bez. — Mainz.
13	W E	4051	1	Fass	leer —	9	13	„	„	bez. Schweinfurt-Mainz.
14	Gg. Harth Niedersaulheim	—	1	„	leer —	38	14	Niedersaulheim	„	
15	—	—	1	Käsebutte	leer —	—	15	Mainz	„	
16	—	—	1	Pack	Latten —	13	16	„	„	

Dieser Nummer liegen drei Prospekte: a) von J. F. Bergmann in Wiesbaden, betr. Heusinger von Waldegg's Eisenbahntechniker-Kalender und Ingenieur-Kalender für Strassen-, Wasserbau- und Cultur Ingenieure; b) von Carl Schleicher & Schüll in Düren, betr. Pause-Papier und c) von J. U. Kern's Verlag in Breslau, betr. Das Gesetz über die Enteignung von Grundeigenthum vom 11. Juni 1874 bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 89.

Zeitung des Vereins

1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 14. November 1891.

Inhalt:

Von Altona nach San Francisco. (Fortsetzung.)
Die Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und die Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen in 1890/91.
Vereins-Mittheilungen:
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Das Berner internation. Frachten-Uebereinkommen.
Verhandlungen im Eisenbahnausschusse des Oesterreich. Abgeordnetenhauses.
Die Decentralisation der Oesterr. Staatseisenb. und die Armee.
Erstreckte Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.
Telephonische Avisirung der Parteigüter.
Die Krankenstatistik.
Eine neue Eisenbahnverbindung zwischen Galizien und Ungarn.
Eröffnung bezw. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Konstituirende Generalversamml. d. Leutschauthaler Lokalbahn.
Das Projekt der Lokalbahn Zwickau-Landesgrenze.
Zugverspätungen im Sept. d. J.
Börsenbericht.
Aus der Schweiz:
Jura-Simplonbahn.
Rigi-Scheideggbahn.
Aus Russland:
Allgemeines Statut für die Russischen Eisenbahnen.
Eisenbahnbauten.
Aenderung von Stationsnamen.
Einführung neuer Schnellzüge.
Klub der Eisenbahnbeamten.
Aus England:
Kohlenlager in d. Grafschaft Kent.
Die Verbindung der Metropolitan und Manchester, Sheffield und Lincolnshire Bahnen.
Unfälle auf den Englischen Bahnen während d. Jahres 1890.
Die Abschaffung der I. Wagenklasse auf der Englischen Mittellandbahn.
Von der Balkanhalbinsel:
Türkei. Bulgarien. Rumänien.
Urtheile des Reichsgerichts:
Erkenntniss vom 22/2. 1891.
Erkenntniss vom 8/5. 1891.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Berichtigungen.
2. Güterverkehr.
3. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Von Altona nach San Francisco.

(Fortsetzung aus Nr. 87.)

3. Orientirungstour, Strassenleben, Besuche bei Karl Schurz und Henry Villard, Fahrt auf dem Hudson.

Als ich am nächsten Morgen zum Ausgehen bereit war, musste ich zum ersten Male die, keinem Fremden in Amerika ersparte Erfahrung machen, dass selbst in dem vornehmsten, bestgehaltenen Hotel, wo sonst für alles gesorgt sein mag, eines durchweg fehlt: die Bedienung. „Hat man jemals in Amerika einen Kellner gesehen, der auf das Klingelzeichen erscheint?“ fragt Freiherr von Hübner in seinem „Spaziergang um die Welt“, und mit der grossen Mehrzahl aller derjenigen, die in Amerika gereist sind, kann auch ich diese Frage nach bestem Wissen und Gewissen nur verneinen. Die Quartiere sind mit allem Komfort der Neuzeit, namentlich aber mit allen jenen Einrichtungen, wie Gas, Wasserleitung, Badeanlagen u. dergl., deren man sich allein und ohne fremde Hilfe bedienen kann, ausgestattet, und so beschränkt die weitere Fürsorge des Wirthes sich darauf, dass der Gast bei Tisch bedient, und dass sein Zimmer in Ordnung gehalten wird; im übrigen wird von ihm erwartet, dass er, eben vermöge jener überall vorhandenen, ohne jede Kontrole ihm zu Gebote stehenden mechanischen Vorkehrungen sich selbst behilft; denn man nimmt an, dass ein jeder selbst den Gashahn zu handhaben, kaltes und warmes Wasser abzulassen sowie seine Kleider abzubürsten versteht: ein System, bei dem allerdings viel Arbeit und Menschenkraft erspart wird, das ausserdem den grossen Vorzug für sich hat, den Reisenden vom Hotelpersonal so gut wie völlig unabhängig zu machen und das man daher sehr bald, eben um dieses Vorzugs willen, als etwas unangenehmes überhaupt nicht mehr empfindet. Nur daran, dass man auch mit ungeputzten Stiefeln seine Wohnung verlassen muss, kann man sich nur schwer gewöhnen. Zwar findet sich im Keller oder Erdgeschoss jedes grösseren Hotels ein heller, luftiger Raum, der mit marmornen Waschtischen, mit Seife, Kämmen, Bürsten und allem sonstigen, zur Reinigung des äusseren Menschen erforderlichen Geräthschaften reichlich ausgestattet, und in welchem fast dauernd ein Neger anwesend ist, der einem für den Betrag von 10 Cts. = 40 ₰ Schuhzeug und Kleider auf dem Leibe reinigt. Als ich jedoch am ersten Morgen hinunter kam, glänzte der schwarze Menschenbruder durch Abwesenheit und, da ich es eilig hatte, blieb mir nichts weiter übrig, als das Putzzeug zur Hand zu nehmen und meine Stiefel, so gut es eben ging, selbst damit zu bearbeiten: eine für einen Königlich Preussischen Rath — wenn auch vierter Klasse — immerhin etwas ungewohnte und bei einiger Beleibtheit, namentlich an einem heissen Tage auch recht anstrengende Thätigkeit. Schliesslich wurde ich indess auch hiermit fertig und nachdem ich das, auf diese Weise wohlverdiente Frühstück eingenommen, begab ich mich allein auf meine erste, eigentliche Orientirungstour, die an der Hand eines guten Planes um so glatter von statten ging, als es bei der ganzen Anlage der Stadt überhaupt nicht schwer ist, sich zurecht zu finden.

Das alte, eigentliche Newyork liegt auf der Insel Manhattan, welche im Jahre 1609 zum ersten Male von Europäern unter Anführung des von der Holländisch-Ostindischen Compagnie auf Entdeckungsreisen ausgesandten Hendrik Hudson betreten, 1613 mit der ersten Holländischen Niederlassung unter dem Namen „Neu-Amsterdam“ besiedelt und bald darauf den Indianern für 60 Holländische Gulden abgekauft, 50 Jahre später aber (1664) namens des Herzogs von York, des Bruders Karls II., von den Engländern in Besitz genommen wurde. Die Insel ist im Süden von der Bay von Newyork, im Westen vom Hudson und im Osten von dem, East River benannten Meeresarm begrenzt; an letzteren schliesst sich nördlich der Harlem River an, der durch einen schmalen, gewundenen Flussarm, den Spuyten-Duyvel Creek, die Verbindung mit dem Hudson vermittelt. An der an der Bay belegenen Südspitze, bei der Battery, etwa ½ Englische Meile breit, erweitert sich die Insel nach Norden zu, bringt es jedoch auch an der breitesten Stelle nicht über 2½ Meile, so dass die Stadt innerhalb des alten, vom Harlem River begrenzten Weichbildes — das in den letzten Jahren allerdings über den Fluss hinausgegriffen hat — in der Querrichtung räumlich sehr beschränkt ist, während sie in der Länge bereits weit über 12 Meilen sich ausdehnt. Die Strassen sind, wie in den meisten Amerikanischen Städten, derart schachbrettartig angelegt, dass die Längs- und Querlinien einander in gleich grossen Abständen rechtwinklig durchschneiden und so eine Anzahl gleich grosser Quadrate, sogen. Blocks, bilden. Die Längsstrassen heissen Avenuen (A, B, C, D und 1—13), während in der Quere, von Ost nach West die mit Zahlen von 1—225 bezeichneten Streets sich hinziehen. Nur in dem ältesten, fast ausschliesslich von Geschäftshäusern eingenommenen Südstadttheil, der nicht so regelmässig gebaut ist, führen die Strassen Namen und von hier nimmt auch der 5 Meilen oder 8 km lange Broadway, der die Stadt erst gerade und ziemlich genau in ihrer Längenachse, sodann mit einer leichten Schwenkung nach Nordosten zu durchzieht, seinen Ausgang. Am besten beginnt man an diesem Südende seine Wanderung. Hier liegt an der äussersten Spitze der Insel die Battery, einst die Hauptbefestigung der Holländischen Ansiedler, jetzt ein mit schattigen Bäumen besetzter Platz, der in seiner friedlichen Ruhe wohlthuend gegen das in nächster Nähe anhebende Getöse der Weltstadt absticht. Dort befindet sich auch Castle Garden, das langjährige Einwandererdepot, ursprünglich ein Fort und dann eine geraume Weile als Konzerthalle benutzt, in der s. Zt. Jenny Lind ihre ersten Triumphe in Amerika feierte. Jenseits der Battery am Bowling green, einem freundlichen, rasengeschmückten Rondel, auf dem einst die bleierne, in den ersten Tagen des Unabhängigkeitskampfes zerstörte und später in Kugeln umgeschmolzene Statue Georgs III. gestanden, beginnt der Broadway, gleichsam eingeleitet durch zwei imposante Gebäude: Washington Building, ein 10 Stock hohes Geschäftshaus auf der einen und die neue Produktenbörse auf der anderen Seite, letztere ein stattlicher, im Stile der Italienischen Renaissance aus rothen Ziegeln und Terracotta aufgeführter, von einem 200 Fuss hohen Glockenthurm in Form eines Campanile überragter Bau. Unseren Weg fortsetzend kommen wir an die neue vereinigte Fonds- und Petroleumbörse und einen Steinwurf davon zur Linken erhebt sich, im Angesicht des lärmendsten Treibens und Verkehrs, durch ein Gitter von der Strasse getrennt und von einem alten Kirchhof umgeben, Trinity Church, die berühmteste, reichst dotirte Kirche Amerikas, ein Gothischer Bau in braunem Sandstein, inmitten der eingesunkenen Gräber eine stete Mahnung an die Vergänglichkeit der Güter, denen die draussen vorüberstürmende Menge ohne Ruh und Rast nachjagt.

An dieser Stelle mündet die weltberühmte Wallstreet ein, mit Broad- und Nassaustreet das geschäftliche Hauptquartier der Millionäre, Sitz des Customhouse, der Subtreasury, der Fondsbörse und der, mit ihren Büreaus zum meisten Theil in riesigen, 7 bis 8 Stock hohen Gebäuden untergebrachten grossen Bankhäuser, während in dem nunmehr anschliessenden Theil des Broadway vor allem die Kolossalbauten der grossen Versicherungsgesellschaften, der Equitable und Mutual Life Insurance Company, sowie die den grossen Zeitungen, wie der Evening Post, der Newyorker Staatszeitung und anderen gehörigen Paläste unsere Aufmerksamkeit auf sich ziehen. Allerdings ist es schwer, in diesem Theile der Strasse, der etwa bis zu der grossartigen Postoffice sich erstreckt, was immer es sei, wenn auch nur 2 Minuten in Ruhe zu betrachten. Denn gerade hier herrscht auf den, schon an sich schmalen, durch Kisten, Waarenballen und alle möglichen Auslagen noch mehr eingeengten Fusssteigen eine Ansammlung, ein Vorüber- und Durcheinanderfluthen von Menschen, ein Vorwärtstreiben, Drängen, Schieben und Stossen, kurz ein Verkehr, wie er selbst in den belebtesten Strassen der City von London nicht zu finden ist, und der wahrhaft betäubend, zeitweise sogar beängstigend wird durch das daneben auf dem Strassendamm sich ergiessende, anscheinend unentwirrbare Gewühl von Droschken, Equipagen, Lastfuhrwerken, Omnibussen und Pferdebahnwagen. Erfreuliche Oasen und Ruhepunkte in diesem wüsten Toben bilden zwei weiter hinauf belegene Plätze, Union und Madison Square, die beide schöne schattige Bäume und grünen, saftigen Rasen sowie ausserdem einige gut gemeinte, wenn auch etwas unglücklich und geschmacklos ausgefallene Statuen, u. a. von Lincoln und Farragut, aufzuweisen haben.

Im Laufe dieses Vormittags gab ich auch die aus Europa mitgebrachten Empfehlungsbriefe ab. Mein erster Besuch galt Herrn Karl Schurz, dem bekanntesten aller Deutschamerikaner, der, nachdem er es lediglich durch seine aussergewöhnliche Begabung, durch seine Energie und Charakterfestigkeit zum Gesandten, General, Senator und Minister, kurz zu Aemtern und Würden gebracht, wie sie vorher kein Deutscher in den Vereinigten Staaten erlangt hatte, noch jetzt, wo er keine politische Stellung mehr bekleidet, bei Deutschen und Amerikanern des höchsten Ansehens sich erfreut. Mit freundlichstem Entgegenkommen und grösster Bereitwilligkeit gab Herr Schurz, dem man bei seinem dichten, braunen, nur wenig graumelirten Haupthaar und Vollbart nicht ansieht, dass er die sechzig bereits überschritten hat, auf die nicht wenigen Fragen Aufschluss, über die ich bei meiner Unkenntniss Amerikanischer Verhältnisse Aufklärung mir erbat; so oft ich während meines Newyorker Aufenthalts bei ihm vorsprach, immer stand er mit derselben Liebenswürdigkeit zu Diensten, und für mich war es jedesmal ebenso anregend wie belehrend, wenn ich auch nur ein viertel oder halbes Stündchen mit ihm plaudern konnte. Einen nicht minder sympathischen Eindruck machte ein anderer angesehener Deutschamerikaner, bei dem Karl Schurz mich persönlich einführte, Herr Henry Villard, der Erbauer und frühere Präsident der Northern Pacific Eisenbahn, der noch jetzt bei diesem seinem Lieblings- und Schmerzenskinde an der Spitze des Verwaltungsrathes steht, daneben jedoch zugleich bei einer ganzen Reihe anderer industrieller und kommerzieller Unternehmungen umfangreichster und vielseitigster Art die leitende und treibende Kraft ist. Trotzdem Herr Villard bereits mehrere Jahrzehnte in den Vereinigten Staaten lebt und eine Tochter von William Lloyd Garrison, dem hervorragendsten und unerschrockensten Vorkämpfer für die Abschaffung der Sklaverei, also eine Vollblutamerikanerin zur Frau hat, lässt sich aus seinem Deutsch — das er im erfreulichen Gegensatz zu vielen anderen so rein und ohne jeden Englischen Brocken spricht, als wäre er eben erst eingewandert — sofort und unverkennbar der Dialekt seiner Pfälzischen Heimath heraushören, der so gemüthlich anheimelnd klingt und mit seinem ganzen sonstigen, überaus gewinnenden Wesen so recht im Einklang steht. Herr Villard, der mich in entgegenkommendster Weise mit Anleitungen für meine Weiterreise durch die Vereinigten Staaten und zugleich mit den werthvollsten Empfehlungen für die auf den verschiedenen Routen zu benutzenden Eisenbahnen versah, hat seine Office im 6. Stockwerk von Mill's Building, einem an

der Ecke der Broad- und Wallstreet belegenen, 8 oder 9 Etagen hohen, bis unter das Dach mit Geschäftsräumlichkeiten angefüllten Ziegelbau, der mit seinem Gewimmel unzähliger, in steter Arbeit und Thätigkeit befindlicher Menschen einem wahren Bienenstock gleicht. Die Höhe des Stockwerks, in welchem ein Büreau oder Wohnraum belegen ist, spielt wegen der überall in ausgedehntestem Maasse zur Verfügung stehenden Elevatoren keine Rolle. Jedes grössere Geschäfts-, Wohn- oder Gasthaus ist mit mehreren, oft 3 bis 4 Lifts versehen, die meist derart angelegt sind, dass mit jedem Aufzug 10 bis 12 Personen zugleich befördert werden können, und die sich in so schnellem Tempo bewegen, dass man anfangs, namentlich beim Hinunterfahren, einen gehörigen Schreck bekommt. Im Lift darf übrigens durchweg nicht geraucht werden, und, sobald eine Dame mitfährt oder unterwegs auf einem der Zwischenstockwerke dazu kommt, nimmt jedes anwesende männliche Individuum den Hut ab.

Am Nachmittage besuchte ich einen neu gewonnenen Newyorker Freund in seinem, in der 72. Strasse belegenen, ebenso elegant wie behaglich eingerichteten Heim und fuhr dann in dem vom Besitzer selbst kutschirten zweirädrigen Buggy mit ihm eine Stunde unter der eleganten Welt im Central Park spazieren, um schliesslich mit meinem Amphytrion und seiner liebenswürdigen Gattin in Claremont, einem vornehmen Restaurant an der Riverside, zu diniren, das in der früheren Sommerresidenz des letzten Englischen Gouverneurs von Newyork eingerichtet ist, und von dessen Fenstern und Terrassen man eine prächtige Aussicht auf den Hudson geniesst.

Der nächste Tag war zu einer Fahrt auf diesem Strome selbst bestimmt. Da es Sonntag und zudem prächtiges Wetter war, fanden wir, als wir kurz vor 9 Uhr Morgens an dem, am Ende der so und so vielsten Strasse belegenen Landungsplatze eintrafen, bereits eine nach vielen Hunderten zählende Menge vor, die von Minute zu Minute derart anschwoll, dass es schliesslich gegen 2000 Menschen sein mochten, die auf den Dampfer warteten. Das Gedränge wurde so beängstigend, dass wir am liebsten auf die Mitfahrt verzichtet hätten; an ein Hinauskommen war jedoch nicht zu denken, „nicht vorwärts konnten wir, auch nicht zurück, gekeilt in drangvoll fürchterliche Enge“, und so bleibt uns nichts übrig, als mit dem Strom der glaubensfrohen Menge uns auf das Schiff tragen zu lassen. An Bord bekamen wir allerdings sofort Luft; denn die „Grand Republik“, die uns aufnahm, ein Riesendampfer, wie ich solchen bisher nie gesehen, war schon mehr eine schwimmende Stadt, als ein Schiff. In seinen drei Etagen, deren jede neben einer Anzahl Kabinen sowie grösserer und kleinerer Salons ihr besonderes Restaurant, ihre Konditorei und Kaffeewirthschaft, ihren Cigarren- und Zeitungsverkauf enthielt, vertheilten sich die Menschenmassen, von denen wir vorher geglaubt hatten, dass ein Fahrzeug sie gar nicht würde fassen können, derart, dass das Schiff fast leer erschien, und wir bequem und behaglich uns auf dem obersten Deck niederlassen konnten, um das herrliche Panorama an uns vorüberziehen zu sehen. Fehlt dem Hudson auch die Romantik, der Zauber, mit dem die Poesie der Sage und einer nahezu zweitausendjährigen Geschichte den Rhein umweben, fehlen ihm die altersgrauen Burgen und der Wein, so kann doch der „Amerikanische Rhein“, wie der Hudson dort drüben mit Vorliebe genannt wird, vermöge der hohen landschaftlichen Schönheit seiner Ufer selbst neben unserem heimischen Strom sich in Ehren sehen lassen. Auch historischer Reminiscenzen ermangelt der Hudson nicht, und wenngleich solche naturgemäss nicht über wenige Jahrhunderte zurückreichen, so sind doch die Ereignisse, an welche sie anknüpfen, gerade für Nordamerika von hervorragender Bedeutung. Im Jahre 1609 segelte Hendrik Hudson, nachdem er mit seinem Schiffe, dem „Halbmond“, zuerst in der Bay von Newyork vor Anker gegangen war, den später nach ihm benannten Strom in der Hoffnung hinauf, hier die nordwestliche Durchfahrt nach Asien zu finden, zu deren Aufsuchung er von der Ostindischen Compagnie ausgesandt war. Erst in der Gegend des heutigen Albany sah er ein, dass er sich nicht auf einem Meeresarm befand und machte Kehrt, um später in Europa über die von ihm auf beiden Ufern des Flusses erschauten Ländereien, die herrliche Szenerie, den Reichthum an Wald und Wiesen so günstiges zu berichten, dass daraufhin baldigst von neuem Schiffe dorthin ausgesandt wurden, und nachdem kurze Zeit ein reger Pelzhandel betrieben worden, im Jahre 1613 die erste Europäische Ansiedelung an der südlichen Spitze der Manhattan Insel entstand. Anderthalb Jahrhunderte später, während des Unabhängigkeitskampfes, war der Hudson der Schauplatz vielfacher kriegerischer Aktionen, indem namentlich Washington sehr bald die strategische Wichtigkeit des Stromes wie der ihn beherrschenden Höhen einsah, und deshalb, um sich in ihrem Besitz zu erhalten, an verschiedenen geeigneten Punkten längs des Ufers starke Befestigungen anlegen liess.

An diese Zeit erinnern zunächst die 10 Meilen von Newyork belegenen Forts: Lee auf dem westlichen und Washington auf dem östlichen Ufer. Dicht bei letzterem liegt die fürstliche Besitzung von James Gordon Bennett, dem bekannten Eigenthümer des Newyork Herald, während bei Fort Lee die sog. „Palisaden“ beginnen, eine in einer Längsausdehnung von mehr als 15 Meilen und einer Höhe von 2—500 Fuss ununterbrochen am Wasser sich steil entlang ziehende, auf der Höhe dicht bewaldete Felswand. Ungefähr gegenüber der Stelle, wo die Palisaden endigen, liegt Dobbs Ferry, ein Villenort mit prächtigen Landhäusern inmitten wohlgepflegter Parks, und etwas weiter hinauf, dicht oberhalb der Station Irvington wird uns „Sunnyside“ gezeigt, ein freundliches, unter grünem Laub fast ganz verstecktes Häuschen, in dem Washington Irving seine letzten Lebensjahre verbracht und eine Anzahl jener reizenden Erzählungen geschrieben hat, die mehr als irgend ein wissenschaftliches Werk das Interesse am Hudson sowie an allem, was auf dem Strom und an seinen Ufern Denkwürdiges sich ereignet hat, im Amerikanischen Volke wach erhalten. In nächster Nähe, auf dem Kirchhof zu Tarrytown, mitten in jenem „sleepy hollow“, welches er durch seine Schilderungen so bekannt und berühmt gemacht hat, ward Amerikas volksthümlichster Dichter Ende 1859 begraben. Eine Meile nördlicher liegt Sing Sing, das bekannte Centralgefängniss des Staates Newyork, in dessen Mauern so manche verflossene Finanzgrösse aus der Empire City, die vordem an anderer Stelle des Hudson in luxuriöser Villa ein geräuschvolles Leben geführt, ein ruhigeres, wenn auch nicht gerade freiwillig aufgesuchtes Quartier gefunden hat. Nachdem wir Haverstraw Bay passirt haben, die breiteste Stelle des Stroms, dessen Ufer sich hier auf 5 Meilen von einander entfernen, um bei Stony Point, einem mit einem Leuchthurm versehenen Vorgebirge, sich wieder bis auf eine halbe Meile zu nähern, kommen wir in eine andere stattliche Bucht an deren nördlichem Rande — infolge einer Wendung, die der Fluss hier macht, und bei der die Höhen auf beiden Ufern von weitem wie koulissenartig in einander geschoben sich darstellen — die Welt ein Ende zu haben scheint; doch sobald Anthony's Nose, ein 1220 Fuss hohes, steil abfallendes Vorgebirge umfahren ist, haben wir den Strom wieder auf eine längere Strecke fast geradlinig vor Augen, und zugleich liegt eine prächtige Uferlandschaft vor uns, eine Szenerie, die wir zwar nicht, wie dies die Amerikaner in ihrer gewohnten Ueberschwenglichkeit thun, „unsurpassed in the world“ nennen möchten, die aber zweifellos den schönsten Theil der Hudsonfahrt ausmacht. Wir befinden uns in den „Highlands“, inmitten stattlicher, mit Laubwald bedeckter Berge und Höhenzüge, die den Strom in stetig wechselnden, immer gleich anmuthigen Formationen umgeben und zusammen mit den klaren Fluthen, auf denen wir dahinschwimmen, dem ganzen Bilde einen Charakter geben, der an einzelne Seen im Bayerischen Hochgebirge und in der Schweiz lebhaft erinnert. An den Forts Clinton und Montgomery vorbei, kommen wir nach dreistündiger Fahrt an unser Ziel West Point, wo wir das

Schiff verlassen. Wir nehmen einen Wagen und statten der „United States Military Academy“, der berühmten Kriegsschule, aus der u. a. auch General Grant hervorgegangen ist, einen kurzen Besuch ab. Alle zur Militärakademie gehörigen Baulichkeiten sind inmitten der schönsten Gartenanlagen auf einem Plateau hoch über dem Fluss ganz herrlich belegen; namentlich die Offiziers-Wohnhäuser, auf deren grünumrankten Veranden die Damen graziös in ihren Schaukelstühlen hingegossen lagen, erfreuen sich einer entzückenden Aussicht, und die Kadetten, von denen uns eine grössere Anzahl in ihren, etwas an die Operette erinnernden, jedoch im ganzen recht kleidsamen hechtgrauen, schnürenbesetzten Fracks begegneten, machten einen recht vergnügten Eindruck, obgleich sie dicht vor der langwierigen Prüfung standen, die alljährlich im Juni stattfindet und obgleich sie auch sonst einen sehr schweren, körperlich wie geistig gleich anstrengenden Dienst haben sollen.

Die Rückfahrt nach Newyork machten wir auf der Eisenbahn, und den Schluss des Tages bildete ein ausgezeichnetes Mahl, das wir bei den Klängen einer guten Tafelmusik in den mit Orientalischer Pracht ausgestatteten Restaurationsräumen des Hoffman House einnahmen.

Die nächsten Tage waren dem Studium der Newyorker Verkehrseinrichtungen, namentlich der Elevated Railroads, der Hochbahnen gewidmet, die mit ihrem, in der Höhe des ersten Stockwerks der Häuser auf eisernen Pfählen und Trägern ruhenden Bahnkörper der Stadt ein charakteristisches Gepräge verleihen, und auf der in Zügen, die von 5 Uhr Morgens bis 1 Uhr Nachts durchschnittlich alle 3—4 Minuten kursiren, die längsten Touren, bis zu einer Entfernung von 10 Meilen für den geringen Fahrpreis von 5 Cts, zurückgelegt werden.[1]) Auch die berühmte Suspension-bridge über den East River, das geniale Werk der Deutschen Ingenieure Roebling, Vater und Sohn, wurde eingehend besichtigt. Bei einer Länge von nahezu 6000 und einer Breite von 85 Fuss ist die Brücke, welche die Hauptverbindung zwischen Newyork und Brooklyn bildet, und über welche im letzten Jahre nahezu 40 Millionen Menschen zu Bahn, zu Wagen und zu Fuss hinüber passirt sind, mit 2 Schienenwegen für Kabelbahnen, je einer Wagenfahrstrasse zu beiden Seiten und einem oberhalb der Bahnen in der Mitte angebrachten Wege für Fussgänger versehen und bietet demjenigen, der sich die Mühe nicht verdriessen lässt, zu Fuss wenigstens bis zur Mitte hinüber zu gehen, eine herrliche Aussicht auf Newyork und Hoboken, Newjersey und den Hudson bis zu den fernen Bergen, die innere Bay und durch die Narrows bis auf den weiten Ozean. Nachdem ich noch in dem reizenden Häuschen eines der kleineren Millionäre in der fifth Avenue — der arme Mann wird auf nur 2 Millionen Dollar geschätzt — einen angenehmen Abend verbracht und zum Schluss und Abschied mit liebenswürdigen Deutschamerikanern, die ich „drüben“ kennen gelernt, bei Delmonico opulent gespeist hatte, trat ich Dienstag, den 3. Juni, Abends meine Ueberlandtour an, die mich einige Tausend Meilen westwärts führen sollte. Mein grosses Gepäck nebst Ulster und dem bei Dunlap dem „leading hatmaker“ von Newyork für ein kleines Vermögen erstandenen Cylinderhut übergab ich gegen 3 Checks oder Blechmarken dem Portier des Hotels und, nur mit einem kleinen Handkoffer und Reisedecke ausgerüstet, fuhr ich im Schlafwagen der Pennsylvanischen Bahn zunächst nach Washington, woselbst ich Mittwoch um 8 Uhr Morgens eintraf.

(Fortsetzung folgt.)

[1]) Eingehendere Mittheilungen über die Hochbahnen sowie über den Newyorker Orts- und Nachbarverkehr überhaupt s. in Nr. 54 S. 529 d. Ztg.

Die Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und die Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen

im Rechnungsjahre 1890/91.

Die Gesammtlänge der für Rechnung des Reiches betriebenen Bahnstrecken der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen betrug nach dem uns soeben zugehenden Geschäftsbericht am Schlusse des Rechnungsjahres 1890/91 (Ende März 1891) 1357,03 km normalspurige und 22,22 km schmalspurige Strecken gegen eine Länge von 1340,48 km normalspurige Strecken am Schlusse des Vorjahres, also mehr 16,55 km normalspurige und 22,22 km schmalspurige Strecken (1 m Spurweite). Diese Zugänge setzen sich zusammen aus

1. der am 1. Oktober 1890 eröffneten 16,55 km langen Normalspurlinie Rothau-Sales,
2. der am 1. August 1890 durch Kauf in Besitz und Betrieb des Reiches übergegangenen 4,57 km lange Schmalspurbahn Colmar-Horburg,
3. der am 3. November 1890 eröffneten 17,65 km langen Schmalspurbahn Horburg-Markolsheim.

Die Länge der zweigeleisigen Strecken betrug einschl. der gepachteten Strecke Reichsgrenze bei St. Ludwig bis zum Bahnhof Basel unverändert 636,11 km. — Von den Eigenthumslängen = 1364,65 km liegen 1347,65 km auf Elsass-Lothringischem und 16,98 km auf Preussischem Gebiete.

Ausserdem befinden sich in Elsass-Lothringen noch folgende Bahnen im Betrieb:

1. die von der Reichsbahn für Rechnung der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft betriebene Strecke von der Grenze bei Esch über Deutsch-Oth nach Redingen: 5,29 km,
2. die der Pfalzbahn gehörige und von dieser betriebene Strecke von Saargemünd bis zur Bayerischen Grenze bei Bliesbrücken: 11,74 km,
3. die schmalspurigen, verschiedenen Privatgesellschaften gehörigen Linien: Colmar-Schnierlach, Colmar-Winzenheim, Lützelburg-Pfalzburg bezw. Wilsberg, Strassburg-Truchtersheim, Rappoltsweiler Bahnhof-Rappoltsweiler Stadt, Strassburg-Markolsheim mit Abzweigungen nach Erstein und Rheinau, Mülhausen-Ensisheim, bezw. Wittenheim, zusammen rund: 157 km.

Die Gesammtlänge der von der Verwaltung der Reichs-Eisenbahnen betriebenen Strecken der Wilhelm-Luxemburgbahnen ist gegen das Vorjahr unverändert (199,47 km) geblieben.

Die derselben Gesellschaft gehörige Strecke Esch-Deutsch-Oth-Redingen wird von der Reichs-Eisenbahnverwaltung gegen Erstattung der Selbstkosten für Rechnung der Eigenthümerin betrieben. Diese Strecke hat eine Länge von 6,80 km, wovon 5,29 km in Elsass-Lothringen und 1,51 km im Grossherzogthum Luxemburg gelegen sind.

Die Linie von Ulflingen bis zur Preussischen Grenze (auf St. Vith), 6,94 km lang, ist seitens der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft an die Königliche Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln verpachtet, welche auch ausschl. ihre Tarife auf dieser Strecke zur Anwendung bringt und alle Betriebseinnahmen bezieht. Die Beförderung der Züge von Ulflingen bis St. Vith besorgt die Reichs-Eisenbahnverwaltung mit eigenem Personal und Material gegen Ausgleichung durch entsprechende Leistung der vorgenannten Königlichen Eisenbahndirektion auf Bahnstrecken des Reiches.

Die ferner zu den Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen gehörigen neueren Strecken Bettemburg-Düdelingen bezw. Reiteschkopp, Oettingen-Rümelingen-Langenacker, Tetingen-Langengrund nebst Abzweigung nach Kirchberg und Verbindungskurve bei Nörzingen sind von der Reichs-Eisenbahnverwaltung zufolge Vertrages vom 22./24. Oktober 1882 gepachtet und werden für Rechnung des Deutschen Reiches betrieben. Die Längen dieser Linien mit 11,69 km sind der Betriebslänge der Reichs-Eisenbahnen zugerechnet worden.

Die Ergebnisse des Personen- und Gepäckverkehrs können als befriedigend bezeichnet werden. Ungeachtet des Umstandes, dass diese Einnahmen schon im Vorjahre infolge der Zunahme des Reiseverkehrs während der Weltausstellung in Paris gestiegen waren, haben dieselben im laufenden Jahre abermals und zwar von 10997619 ℳ auf 11641341 ℳ, also um 643722 ℳ sich erhöht.

Die Ergebnisse des gesammten Güter- und Viehverkehrs sind bei Berücksichtigung des kilometrischen Zuwachses der Bahnlänge nicht besonders günstig gewesen, da sich die Gesammteinnahme von 39516768 ℳ auf 39556401 ℳ, also nur um 39633 ℳ erhöht hat. Die meisten

Verkehrs- und die meisten Transportartikel weisen sogar einen Rückgang auf; insbesondere übten die um 20 % verminderte Roheisenproduktion, sowie die schwächere Erzausbeute einen nachtheiligen Einfluss auf die Einnahmen aus. Diese Einnahmenausfälle sind aber durch eine ausserordentliche Zunahme des Kohlenverkehrs mehr als ausgeglichen worden. Die gesammten Kohlenverkehre haben nämlich eine Mehreinnahme von 556 541 ℳ gegen das Vorjahr gebracht, hauptsächlich weil die Kanalschifffahrt sich infolge des strengen und lange andauernden Winters an der Kohlenabfuhr nicht in demselben Maasse, wie in den Vorjahren, betheiligen konnte.

Die Gesammteinnahme ist im Vergleich mit dem Vorjahre von 53 914 487 auf 54 670 105 ℳ, also um 755 618 ℳ oder 1,4 % gestiegen, während dagegen die Betriebsausgabe eine Steigerung von 31 483 028 auf 33 975 751 ℳ, also um 2 492 273 ℳ = 7,9 % aufweist, welche hauptsächlich auf die einem grossen Theile der Beamten, sowie den Arbeitern der Verwaltung infolge der allgemeinen Steigerung der Preise für Verbrauchsgegenstände nothwendig gewordenen Aufbesserungen ihrer Baarbezüge (12 610 361 ℳ im Jahre 1889/90 gegen 13 990 140 ℳ im Jahre 1890/91, also mehr 1 379 779 ℳ = 10,9 %), sowie auf die Steigerung der Ausgaben für Betriebsmaterialien (2 671 510 ℳ im Jahre 1889/90 gegen 3 303 951 ℳ im Jahre 1890/91, also mehr 632 441 ℳ = 23,7 %) zurückzuführen ist.

Der vermehrten Betriebsausgabe entsprechend, ist der Betriebsüberschuss von 22 431 459 ℳ im Jahre 1889/90 auf 20 694 354 ℳ im Jahre 1890/91, also um 1 737 105 ℳ = 7,7 % zurückgegangen.

Beim Personenverkehr ist die Gesammtzahl der beförderten Personen von 13 336 827 auf 14 522 995, also um 1 186 168 Personen = 8,9 %, die erzielte Einnahme von 10 452 591 auf 11 073 657 ℳ, also um 621 066 ℳ = 5,9 % und die kilometrische Leistung der Personenwagen von 79 230 408 auf 87 586 187 Achskm, also um 8 295 779 Achskm = 10,5 % gestiegen.

In den drei Gruppen des Personenverkehrs stellt sich die Einnahme gegenüber dem Vorjahre wie folgt:

	1889/90 ℳ	1890/91 ℳ	gegen 1889/90 ℳ	gegen 1889/90 %
im Binnenverkehr . . .	7 675 756	8 304 726	+ 628 970	8,3
„ direkten Verkehr . .	2 154 745	2 222 656	+ 67 911	3,2
„ Durchgangsverkehr .	620 097	544 164	— 75 933	12,2

Der Gepäckverkehr ergibt dem Vorjahre gegenüber eine Steigerung der Einnahme von 532 662 auf 554 897 ℳ, also um 22 235 ℳ = 4,2 %.

Beim Güterverkehr ist die Beförderungsmenge von 11 985 085 auf 12 262 110 t, also um 277 025 t = 2,3 %, die Einnahme von 36 840 617 auf 37 073 892 ℳ, also um 233 275 ℳ = 0,6 % und die kilometrische Leistung der Güterwagen von 419 550 833 auf 421 674 973 Achskm, also um 2 124 140 Achskm = 0,5 % gestiegen. Aus der Steigerung der Einnahmen um 0,6 % und der Steigerung der kilometrischen Leistung der Güterwagen um 0,5 % ergibt sich ein um 0,1 % vortheilhafteres Durchschnittserträgniss des Güterwagen-Achskilometers.

In den hauptsächlichsten Tarifklassen des Güterverkehrs gestaltet sich das Einnahmeergebniss gegenüber dem Vorjahre wie folgt:

	1889/90 ℳ	1890/91 ℳ	gegen 1889/90 ℳ	gegen 1889/90 %
Expressgut	71 220	85 609	+ 14 389	20,2
Eilgut	976 731	981 954	+ 5 223	0,5
Stückgut	3 704 337	3 840 641	+ 136 304	3,7
Allgem. Wagenladungsklasse A 1 und B . . .	3 292 409	3 195 914	— 96 495	2,9
Spezialtarife A 2, I, II, III	12 102 271	11 850 221	— 252 050	2,1
Steinkohlen und Koks .	12 123 430	12 679 971	+ 556 541	4,6
Roheisen, Eisenerze, Steine	3 669 039	3 457 817	— 211 222	5,8
Holz nach dem Ausnahmetarif	901 121	981 705	+ 80 584	8,9

Von der 3 840 641 ℳ betragenden Gesammteinnahme aus dem Stückgutverkehr des Jahres 1890/91 entfallen 423 813 ℳ oder 11,0 % auf die II. Stückgutklasse (Beförderung zu ermässigten Sätzen) gegen 10,6 % im Vorjahre.

Die Einnahme aus dem Viehverkehr ist von 536 508 ℳ im Jahre 1889/90 auf 419 734 ℳ im Jahre 1890/91, also um 116 774 ℳ = 21,8 % zurückgegangen.

Aus den 3 Verkehrsgruppen des gesammten Güterverkehrs stellen sich die Einnahmeergebnisse des Jahres 1890/91 gegen 1889/90 wie folgt:

im Binnenverkehr . . 9 579 763 ℳ (+ 158 993 ℳ = 1,7 %)
„ direkten Verkehr . 23 147 080 „ (+ 11 381 „ = 0,1 „)
„ Durchgangsverkehr 6 829 557 „ (— 130 742 „ = 1,9 „)

Im Personenverkehr ordnen sich die bedeutenderen Stationen nach der Zahl der zu- und abgegangenen Personen (bis über 200 000) wie folgt:

Strassburg	2 700 309	Diedenhofen	487 013
Mülhausen	1 980 722	Zabern	419 344
Metz	1 251 349	Hagenau	396 695
Colmar	833 882	Schlettstadt	387 953
Saargemünd	802 550	Basel	344 889
Luxemburg	801 636	Weissenburg	342 565

Nach der Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr in Mark (über 150 000):

Strassburg	2 708 610	Zabern	218 806
Mülhausen	989 880	Diedenhofen	218 125
Metz	977 545	Schlettstadt	189 912
Luxemburg	626 477	Saarburg	187 922
Basel	586 709	Saargemünd	183 080
Colmar	509 282	Hagenau	179 451

Für den Güterverkehr ordnen sich der Bedeutung nach die Stationen folgendermaassen:

1. nach der Gewichtsmenge (in Tonnen) mit einem Verkehr von über 500 000 t:

Saargemünd	1 827 372	Basel	930 273
Diedenhofen	1 346 671	Esch	880 417
Völklingen	1 253 581	Stieringen-Wendel . .	668 574
Wasserbillig . . .	1 249 746	Hayingen	648 634
Strassburg	1 108 866	Kochern	627 691
Bettingen	1 069 290	Oettingen-Rümelingen	622 034
Sierck	1 019 959	Deutsch-Oth	565 785
Ulflingen	972 094	Tetingen in Luxemb. .	508 461

2. nach dem Geldertrag bis über 1 000 000 ℳ:

Diedenhofen	6 330 834	Hayingen	1 500 888
Strassburg	6 318 794	Luxemburg	1 297 200
Basel	4 219 311	Esch	1 221 069
Mülhausen	3 400 806	Oettingen-Rümelingen	1 097 581
Metz	2 237 381	Novéant	1 039 014
Düdelingen	2 211 762	Colmar	1 027 072
Deutsch-Oth	2 146 146		

Finanzielle Ergebnisse. Von der Gesammteinnahme von . . . . . 54 670 105 (gegen 53 914 487) ℳ
entfallen auf die Reichsbahnen 47 158 425 („ 46 413 588) „
und auf die Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen . . . . 7 511 680 („ 7 500 899) „

Von dieser Gesammteinnahme kommen:

1. auf den Personen- und Gepäckverkehr . . . . . 11 641 341 (10 997 619) „
   und zwar hiervon:
   auf die Reichsbahnen . . . . . 10 720 054 (10 112 296) „
   auf die Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen . . . . . 921 287 (885 322) „
2. auf den Güterverkehr . . . . . 39 556 401 (39 516 768) „
   hiervon entfallen:
   auf die Reichsbahnen . . . . 33 535 504 (33 458 045) „
   auf die Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen . . . . . 6 020 896 (6 058 722) „

An Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter wurden im ganzen 1 034 616 (983 547) ℳ, an Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln 1 247 089 (1 298 323) ℳ, an Erträgen aus Veräusserungen 652 910 (559 022) ℳ, an Wittwen- und Waisengeldbeiträgen 3 083 (2 982) ℳ, und an verschiedenen sonstigen Einnahmen 534 665 (556 225) ℳ vereinnahmt.

Die Gesammtausgaben beziffern sich auf . . . . . 33 975 751 (31 483 028) ℳ
Hiervon entfallen:
auf die Reichsbahnen . . . . . 28 155 341 (26 029 475) „
auf die Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen . . . . . 5 820 409 (5 453 553) „

Diese Gesammtausgaben setzen sich zusammen aus folgenden Posten:

Besoldung der etatsmässigen Beamten	8 031 914	(7 317 344) ℳ
Wittwen- und Waisengelder . . .	103 350	(90 287) „
andere persönliche Ausgaben . . .	5 958 225	(5 293 018) „
allgemeine sächliche Kosten . . .	2 071 584	(1 870 050) „
Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen mit Ausschluss grösserer Erweiterungs- und Ergänzungsbauten	3 556 969	(3 548 804) „
Kosten der Züge	3 303 951	(2 671 510) „
Unterhaltung der Betriebsmittel . .	3 659 415	(3 345 859) „
Erneuerung des Oberbaues	2 355 220	(1 988 299) „
Erneuerung der Betriebsmittel . .	460 293	(618 634) „
Erneuerung und Ergänzung der übrigen Bahnanlagen	401 657	(598 704) „
Benutzung fremder Bahnanlagen . .	2 907 370	(2 829 793) „
Benutzung fremder Betriebsmittel .	1 165 800	(1 310 735) „

Die Summe der reinen Betriebsausgaben betrug 31 802 846 Mark, wovon 28 000 393 ℳ auf die Reichsbahnen und 3 802 455 ℳ auf die Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen entfallen.

Von der Summe der Gesammtausgaben (33 975 751 ℳ) entfallen:

auf die allgemeine Verwaltung 3 128 619 ℳ (= 9,8 % der reinen Betriebsausgaben), davon 2 736 163 ℳ für die Reichs-Eisenbahnen;

„ „ Bahnverwaltung 8 670 250 ℳ (= 27,3 %), davon 7 740 294 Mark für die Reichs-Eisenbahnen;

„ „ Transportverwaltung 20 003 977 ℳ (= 62,9 %), davon 17 523 936 ℳ für die Reichs-Eisenbahnen.

Die Ausgabe beträgt in Prozenten der Einnahme 58,2 % (gegen 58,4) für beide Netze, 59,4 % (56,1) für die Elsass-Lothringischen und 50,6 (72,7) für die Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen.

Der Ueberschuss der Betriebseinnahmen einschliesslich der gezahlten Pächte beträgt für die beiden Bahnnetze zusammen 22 867 259 ℳ, für die Elsass-Lothringischen Eisenbahnen allein 19 158 032 ℳ, für die Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen allein 3 709 227 ℳ.

Der Gesammtüberschuss (unter Zurechnung der von den Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen geschuldeten Zinsen für diejenigen Beträge, welche in ihrem Interesse für die Beschaffung von Betriebsmitteln verausgabt sind) stellt sich auf 19 608 395 Mark. Das volle 482 009 965 ℳ betragende Anlagekapital hat sich im Rechnungsjahr 1890,91 verzinst mit 4,040 % gegen 4,342 % in 1889/90 bezw. das um 91 433 428 ℳ gekürzte Anlagekapital (um welchen Betrag die erworbenen Reichsbahnen theurer bezahlt worden sind, als deren Herstellungskosten betragen haben) mit 4,979 % gegen 5,355 % in 1889/90.

Bei dem umfangreichen Netze der Reichs-Eisenbahnen ist es selbstverständlich, dass die verschiedenen Linien desselben je nach ihrer Länge und Lage eine ganz verschiedene Bedeutung für den Verkehr haben, wie nachstehende Tabelle zeigt, in welcher neben der Betriebslänge jeder Linie deren Einnahme und Ausgabe, sowie der Ueberschuss bezw. die Mehrausgabe, ferner der Zinsertrag des Anlagekapitals in Prozenten und die Mehrausgabe in Prozenten sich angegeben findet.

Bezeichnung der Strecke	Betriebslänge im Jahresdurchschnitt km	Einnahme ℳ	Ausgabe ℳ	Ueberschuss bezw. Mehrausgabe ℳ	Zinsenertrag %	Mehrausgabe %
Basel-Strassburg mit Abzweigung [1]	149,7	12 312 932	6 084 202	6 228 730	7,08	—
St. Ludwig - Mitte Rhein bei Hüningen	3,7	81 174	90 910	— 9 736	—	0,49
Mülhausen - Mitte Rhein bei Eichwald	17,6	133 388	173 724	— 40 336	—	1,02
Mülhausen - Französische Grenze bei Altmünsterol	35,7	978 461	638 409	340 052	1,31	—
Lutterbach - Wesserling	27,2	579 371	423 172	156 199	1,28	—
Sennheim - Masmünster *)	19,0	130 736	138 699	— 7 963	—	0,28
Bollweiler - Lautenbach i. E. *)	12,3	198 839	167 904	30 935	1,39	—
Colmar-Mitte Rhein bei Altbreisach	21,2	130 382	173 173	— 42 791	—	0,98
Colmar-Münster *)	18,5	215 125	180 952	34 173	1,32	—
Schlettstadt - Markirch *)	21,5	240 646	181 135	59 511	2,11	—
Schlettstadt - Zabern	65,3	852 971	709 794	143 177	0,82	—
Strassburg - Saales	53,2	811 625	553 209	258 416	3,57	—
Strassburg - Mitte Rhein bei Kehl	6,9	458 185	332 593	125 592	0,83	—
Strassburg - Bayerische Grenze bei Lauterburg [2]	59,4	1 470 495	671 585	798 910	5,79	—
Strassburg - Deutsch-Avricourt	92,0	6 036 383	3 710 961	2 325 422	3,32	—
Vendenheim - Bayerische Grenze bei Weissenburg	60,0	1 671 394	1 010 473	660 921	3,34	—
Steinburg - Schweighausen *)	33,5	201 325	195 629	5 696	0,27	—
Buchsweiler - Ingweiler *)	6,6	26 311	47 426	— 21 115	—	3,83
Riedingen - Berthelmingen-Remilly	56,9	2 528 687	1 395 837	1 132 850	5,85	—
Saarburg bezw. Riedingen - Saargemünd	54,3	2 642 076	1 718 009	924 061	5,52	—
Saaralben - Französische Grenze bei Chambrey	58,1	479 970	466 147	13 823	0,12	—
Burthecourt-Vic *)	3,0	14 964	28 202	— 13 238	—	4,71
Deutsch - Avricourt-Bensdorf *)	34,5	281 705	361 213	— 79 508	—	0,99
Hagenau - Saargemünd-Beningen	106,5	1 493 474	1 435 963	57 511	0,23	—
Beningen - Hargarten *)	19,3	354 506	239 446	115 060	3,10	—
Preuss. Grenze bei Stieringen - Wendel - Metz, Metz-Französ. Grenze bei Novéant, Metz-Luxemb. Grenze bei Gross - Hettingen	136,2	7 153 052	3 606 609	3 546 443	6,14	—
Hagendingen - Gross-Moyeuvre *)	10,2	412 506	102 542	309 964	20,78	—
Courcelles - Teterchen	29,6	340 370	335 530	4 840	0,07	—
Teterchen-Bous und Wadgassen - Völklingen	27,0	1 135 316	537 974	597 342	6,01	—
Metz - Französische Grenze bei Amanweiler *)	12,7	167 660	173 630	— 5 970	—	0,13
Diedenhofen - Französische Grenze bei Fentsch	18,5	631 299	365 594	265 705	3,06	—
Diedenhofen - Preuss. Grenze bei Sierck	22,2	1 066 002	596 477	469 525	4,56	—
Diedenhofen - Teterchen	44,9	1 946 192	935 927	1 010 265	13,19	—
Düdelinger und Rümelinger Zweigbahnen	11,7	415 624	191 289	224 335	12,52	—
Colmar - Markolsheimer Schmalspurbahn	10,3	14 171	48 964	— 34 793	—	15,55

[1]) Einschl. Abzweigung nach Königshofen und Lutterbach-Mülhausen-Kanalhafen.

*) Als Sekundärbahn betrieben.

[2]) Einschl. Hafenbahn und Abzweigung Strassburg-Schiltigheim.

*) Als Sekundärbahn betrieben.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3845 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, sowie des Technischen Ausschusses, betreffend Antrag auf Ergänzung der Anlage III des Vereins-Wagenübereinkommens durch Aufnahme von Bestimmungen über die Verladung von Fahrzeugen und Maschinen mit Rädern (abgesandt am 12. d. Mts.).

Nr. 3863 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend die Umarbeitung des Vereins-Betriebsreglements und des Uebereinkommens zu demselben (abgesandt am 10. d. Mts.).

Nr. 3914 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Schluss der Jagd im Grossherzogthum Luxemburg (abgesandt am 12. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Das Berner internationale Frachten-Uebereinkommen.

Die Vorlage desselben im Ungarischen Abgeordnetenhause mit der von der Regierung verlangten Ermächtigung zur demgemässen Abänderung des Betriebsreglements wurde von der Opposition aus staatsrechtlichen Beweggründen bekämpft. Der Handelsminister widerlegte diese Einwendungen, indem er erklärte, der Motivenbericht hebe an zahlreichen Stellen hervor, dass Ungarn als selbständiger Staat bei den Verhandlungen vertreten war und seine Interessen unabhängig geltend machte; nur die Unterschrift geschah in einer dem staatsrechtlichen Verhältnisse entsprechenden einheitlichen Weise. Die Regierung habe das staatsrechtliche Verhältniss keineswegs verletzt; sie stehe auf der Basis des Gesetzartikels XX vom Jahre 1878 und späterer Gesetze, welchen zufolge in beiden Staaten der Monarchie das Eisenbahnreglement vom Jahre 1874 in Gültigkeit ist, so lange beide Theile nicht über eine Abänderung desselben übereinkommen. Die Konvention entspreche einem lange gehegten Wunsche. Vom rechtlichen wie vom praktischen Standpunkte aus wäre es sehr nachtheilig, wenn der inländische Frachtenverkehr nicht in gleicher Weise nach den Normen des internationalen Verkehres geregelt würde. Die Vorlage bezwecke die Befriedigung der Interessen des freien Handelsverkehrs und sei aus dem Gesichtspunkte einer entsprechenden Judikatur nothwendig.

Hierauf wurde die Vorlage mit überwiegender Majorität angenommen, was auch voraussichtlich seitens der Magnatenkammer der Fall sein wird.

Anknüpfend daran bemerken wir vorläufig, dass die Vertreter Oesterreichs und Ungarns gegenwärtig beim Oesterreichischen Handelsministerium die Schlussredaktion des Betriebsreglements berathen.

Verhandlungen im Eisenbahnausschusse des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses.

Die Vorlage, betreffend die Herstellung einer Eisenbahn von Wodnian nach Prachatitz, wurde angenommen, ebenso wurde die Vorlage wegen Erbauung der Bahn von Strakonitz nach Winterberg genehmigt. Zu diesen beiden Gesetzvorlagen wurde eine Resolution angenommen, dahin gehend, dass in dem Falle, als bei der Offertverhandlung der zu erzielende Kurs für die Prioritätsaktien sich wesentlich niedriger stellen sollte, als der für die Prioritätsobligationen erzielte Begebungskurs, die Regierung die Uebernahme der Prioritätsaktien durch den Staat in Erwägung zu ziehen habe. Die Petition um Verlängerung der Linie Budweis-Salnau bis Eleonorenheim wurde der Regierung zur Berücksichtigung empfohlen. Die Petition um Herstellung eines entsprechenden Bahnhofes in Budweis wurde zur Berichterstattung verwiesen.

Infolge einer Interpellation erklärte Sektionschef von Wittek, dass den früheren Resolutionen entsprechend die Projektverfassung für die Sanbahn Rzeszow- oder Jaroslau-Rozwadow in das Programm der staatlichen Trassirungsarbeiten aufgenommen wurde. Da es leider im Laufe des Jahres nicht möglich war, diese Projektirung durchzuführen, ist dieselbe für das künftige Jahr in Aussicht genommen. Für die podolischen Lokalbahnen, deren Linienplan mit Rücksicht auf eine in dieses Gebiet eingreifende projektirte Hauptbahn einer Aenderung unterzogen werden musste, sind die hierdurch bedingten generellen Vorarbeiten bereits fertiggestellt und derzeit noch neuerlich kommerzielle und Rentabilitätsstudien nöthig geworden, welche zur Zeit noch nicht zum Abschlusse gelangt sind, demselben jedoch in Bälde zugeführt werden dürften. Sobald dies geschehen sein wird, kann das Handelsministerium über den Gegenstand weitere Beschlüsse fassen.

Die Decentralisation der Oesterreichischen Staatseisenbahnen und die Armee.

Das Organ des Reichskriegsministeriums, die „Armee- und Marinezeitung“ schreibt: „Die letzten grösseren Militärkonferenzen in Wien galten vorwiegend der Galizischen Eisenbahnfrage, weshalb auch die Kommandanten der Galizischen Korps den Berathungen zugezogen waren. Man darf wohl hoffen, dass die Galizischen Decentralisationsbestrebungen in jene Grenzen gebannt bleiben, innerhalb welcher es keine Gefahr für die Vertheidigungsfähigkeit des Landes, für die Mobilisirungsarbeiten gibt. Eine Eisenbahndecentralisation in Oesterreich bedeutet etwas ganz anderes, als eine solche in Deutschland; sie bedeutet schliesslich einen Sprachenwirrwarr, eine Kreuzung von nationalen Sonderinteressen usw., und bei alledem darf die Kriegsverwaltung nicht theilnahmslos bleiben. Die Interessen des Staates und der Armee sind werthvoller, als jene der Nationalität eines Kronlandes; von diesem Standpunkte aus muss die Kriegsverwaltung die jüngste Decentralisationsangelegenheit betrachten und streng darauf achten, dass zuverlässige Garantien für die unbedingte Wahrung der Reichsinteressen geboten werden. Die Armee ist ja noch der einzige Faktor in Oesterreich-Ungarn, welcher diese Interessen nachdrücklich vertritt; wird auch sie lässig in Betonung derselben, so sind wir auf dem wahren Decentralisationspunkte angelangt, dann wird so lange decentralisirt werden, bis kein Centrum vorhanden ist. Videant consules.“

Die Entscheidung über die Decentralisationsfrage ist noch nicht erfolgt und schon kommen die Czechischen, Slovenischen und Bukowinaer Abgeordneten mit dem Verlangen nach einer selbständigen Eisenbahndirektion in den betreffenden Hauptstädten.

Erstreckte Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat folgende schon früher ertheilte Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten erstreckt und zwar dem Civilingenieur Franz Mörth in Wien für eine normalspurige Eisenbahnverbindung von der Station Rekawinkl der K. K. Staatsbahnen zur Station St. Andrä-Wördern der Staatsbahnlinie Wien-Gmünd mit einer Abzweigung von Sieghartskirchen zur Station Tulln der letztgenannten Staatsbahnlinie, ferner dem Privaten Leopold Schnablegger in Ottakring bei Wien für eine normalspurige Lokalbahn von einem geeigneten Punkte zwischen der Station Tarvis und der Haltestelle Ober-Tarvis der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen bis nach Raibl. Endlich die dem Eisenwerksbesitzer Franz Olbrich jun. in Nieder-Mohrau (Mähren) für eine als normalspurige Lokalbahn herzustellende Flügelbahn von der Station Gross-Stohl der Staatsbahnlinie Kriegsdorf-Römerstadt nach Nieder-Mohrau und Klein-Mohrau-Karlsdorf.

Telephonische Avisirung der Parteigüter.

Eine solche Avisirung wurde in der letzten Session des Staats-Eisenbahnrathes von mehreren Seiten mit dem Beifügen gewünscht, dass bis zur allgemeinen, bezw. allmählichen Einführung telephonischer Anlagen in den Stationen die Avisirung der Parteigüter mit der thunlichsten Beschleunigung erfolgen möge. Das K. K. Handelsministerium hat, wie seinerzeit berichtet wurde, die auf den grösseren Stationen der Oesterreichischen Staatseisenbahnen eingeführte telephonische Avisirung der Parteigüter auch den Privatbahnen dringend zur Nachahmung empfohlen. Von denselben sind nun mehrere dieser Aufforderung bereits nachgekommen, während bei den übrigen die Arbeiten für diese Einrichtung noch im Zuge sind. Indessen wird durch eine amtliche Zusammenstellung konstatirt, dass seitens des Publikums dieser Einrichtung kein besonderes Entgegenkommen an den Tag gelegt wird, ja, dass sogar auf den Linien der Böhmischen Nordbahn die Durchführung der eigentlichen Avisirung mittelst Telephon an dem Widerstande der betreffenden Parteien gescheitert ist, daher nur eine vorläufige Verständigung derselben auf telephonischem Wege erfolgt.

Die Krankenstatistik.

Es besteht die Absicht, das gegenwärtig für die nach dem Krankenversicherungs-Gesetze eingerichtete Krankenkassen vorgeschriebene Formular der Krankheitsstatistik, bezw. das in demselben vorgeschriebene Krankheitsschema in der Weise auszugestalten, dass in dem letzteren die unter der Arbeiterbevölkerung vorkommenden, mit der Beschäftigungsart zusammenhängenden Krankheitsformen (Berufskrankheiten) eine grössere Berücksichtigung finden. Die K. K. Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen hat die Ausschüsse der Krankenkassen angewiesen, die Aeusserung und eventuelle Vorschläge des leitenden Bahnarztes in der angedeuteten Richtung einzuholen, damit ein starkes Material zur Durchführung dieser Reform gesammelt und vorgelegt werden könne.

Eine neue Eisenbahnverbindung zwischen Galizien und Ungarn.

Dem Vernehmen nach soll die Vorlage über den Bau einer Eisenbahn von Stanislau nach Woronienka im Abgeordnetenhause eingebracht werden. Die Vorlage wurde von der Regierung schon bei der Unterbreitung des Budgets angekündigt. Es handelt sich hier um die Oesterreichische Theilstrecke einer neuen, mit der Ungarischen Regierung vereinbarten Eisenbahnverbindung zwischen Galizien und Ungarn, und zwar zwischen Stanislau und Marmaros-Szigeth. In das Budget von 1892 ist bereits die Summe von 500 000 fl. für die Durchführung von Vorarbeiten eingestellt.

Eröffnung bezw. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Haltestellen.

Am 15. November d. J. wird die Haltestelle Blaschke, zwischen den Stationen Hannsdorf und Grumberg-Mohrau der

Linie Sternberg-Grulich gelegen, für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Die bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtete Haltestelle Lobenstein der Mährisch-Schlesischen Centralbahn wird am 15. November d. J. auch für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet.

Konstituirende Generalversammlung der Leutschauthaler Lokalbahn am 28. Oktober d. J.

Die Konzessionäre dieser im Zipser Komitate von Igló nach Leutschau zu erbauenden Bahn konstituirten sich zu einer Aktiengesellschaft, welche die Direktionsmitglieder wählte, dann kamen neue Bauofferten zur Berathung; die der Unternehmer Herrmann Jauszner & Comp. in Graz wurde als die vortheilhafteste angenommen. Dieselben haben für den Pauschalbetrag von 134 000 fl. den gesammten Unter-, Ober- und Hochbau dieser 13½ km langen Bahn auszuführen; die Schwellen, die Fahrbetriebsmittel und die Schienen sind von der Aktiengesellschaft beizustellen, welche auch die Enteignung durchzuführen hat.

Das Projekt der Lokalbahn Zwickau-Landesgrenze.

Die Erhebungen über den voraussichtlichen Frachtenverkehr dieser projektirten Bahn haben ein günstiges Resultat ergeben. Die übernommene Frachtengarantie beträgt gegen 700 000 Metercentner und wird auch die Personenfrequenz durch die direkte Verbindung der verkehrsreichen Sächsischen Oberlausitz mit Gabel, Zwickau und Auscha, sowie durch den regen Touristenverkehr in der durch diese Bahn neu erschlossenen, an Naturschönheiten reichen Gegend eine starke sein. Die Bahn, deren Bau durch diese Frachtengarantie in ein günstigeres Stadium getreten ist, soll von der Station Röhrsdorf-Zwickau der Böhmischen Nordbahn abzweigen und ihre Verbindung über Gabel mit Zittau, bezw. der Landesgrenze durch die bereits in Betrieb gesetzte Eisenbahn Zittau-Johnsdorf erhalten. Das Bahnkonsortium hat bereits die Böhmische Nordbahn um Uebernahme des Baues, bezw. des Betriebes dieser Bahn ersucht.

Zugverspätungen im September d. J.

In jenem Monat kamen bei den Oesterreichischen Eisenbahnen bei den Zügen mit Personenbeförderung folgende grössere Verspätungen in den Endstationen vor: Bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten 597, bei den Personenzügen über 20 Minuten 1 317, bei den gemischten Zügen über 30 Minuten 185, im ganzen 2099. Die Anzahl der Veranlassungen, durch welche sämmtliche Verspätungen herbeigeführt wurden, betrug: durch Abwarten von Zügen 2 136, durch Post- und Polizeiamtshandlungen 71, durch Unregelmässigkeiten im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr 1 474, durch atmosphärische Einflüsse 8, durch Hindernisse auf der Bahn 32, durch falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen 1, durch mangelhaften Zustand der Bahn 36, durch Schadhaftwerden von Fahrzeugen 20, durch andere Gründe 22.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Berliner Bankiersfallimente und Selbstmorde, die Pariser Ueberlastung mit Russischen Werthen und die durch den plötzlich eingetretenen Frost begründeten Besorgnisse für die Bestellung der Wintersaaten steigerten die düstere Stimmung der Börse, welche durch die unglaublichsten Gerüchte über die Schädigung der Südbahnaktionäre durch die Verstaatlichungspropositionen der Regierung verursacht wurde; diese Aktien wurden auch infolge massenhafter Verkäufe auf 79,50 gedrückt und scheint leider damit noch nicht den Tiefstand erreicht zu haben. Dadurch beeinflusst wichen Kaiser Ferdinands-Nordbahn (2800), Carl Ludwigbahn (204,50), Nordwestbahn (197,25), Elbethalbahn (208) und Staatsbahn (275). Einiges Leben zeigten nur Lemberg-Czernowitz-Jassy (235) und Buschtehrader Bahn infolge günstiger Dividendenschätzungen.

Aus der Schweiz

Jura-Simplonbahn.

In seiner Sitzung vom 30. Oktober d. J. befasste sich der Verwaltungsrath der Jura-Simplonbahn mit finanziellen Fragen. Die Direktion verlangte die Ermächtigung, die letzte Serie E von 15 000 Titeln des Anlehens der S. O. S. von 1878 zu emittiren, um die nöthigen Geldmittel zur Bestreitung der ausserordentlichen Ausgaben zu verschaffen, welche aus den Kursverlusten bei den Fusionsoperationen und der Vermehrung derjenigen Einrichtungen resultiren, die zum Zwecke einer grösseren Betriebssicherheit getroffen werden sollen. Die Direktion überliess es dem Ermessen des Verwaltungsrathes, zu entscheiden, ob diese ganze Angelegenheit der Generalversammlung zur Beschlussfassung zu unterbreiten sei oder nicht.

Nach gründlicher Prüfung genehmigte der Verwaltungsrath die Anträge der Direktion und beschloss im weitern, die Generalversammlung zum Januar 1892 einzuberufen. Die Direktion erklärte sich bereit, bis dahin einen einlässlichen Bericht vorzulegen über die finanziellen Konsequenzen der Maassnahmen, welche seitens des Bundes gegenüber der Gesellschaft zum Zwecke der Erhöhung der Betriebssicherheit gefordert werden.

Der Verwaltungsrath beauftragte die Direktion, mit dem Eidgenössischen Eisenbahndepartement in Unterhandlungen zu treten, um gewisse Abänderungen in der Eintrittsbilanz der Gesellschaft zu erzielen, zum Zwecke der Reduktion von Amortisationen, damit gewisse Summen in eine Spezialreserve gelegt werden können.

Rigi-Scheideggbahn.

Die hohe Lage dieser Bahn — bis 1 607 m über dem Meere — macht sich in sonderbarer Weise dadurch geltend, dass sowohl das Eisenwerk als die Holzschwellen der Bahn sich weit widerstandsfähiger gegen Rost und Fäulniss verhalten als in tieferen Lagen. So sind die aus nicht imprägnirtem Tannenholz bestehenden Schwellen ungeachtet ihrer 17 jährigen Dienstdauer meist noch in gutem Zustande. Ferner weist der grösste Theil der Oberfläche der Laufschienen das blanke metallische Eisen auf. Die Brücke bei Unterstätten wurde seit der im Jahre 1874 erfolgten Betriebseröffnung erst in diesem Jahre wieder frisch angestrichen, obwohl wenig Rost vorhanden war und da, wo die Farbe stellenweise abgefallen war, das blanke Metall zum Vorschein kam.

Aus Russland.

Allgemeines Statut für die Russischen Eisenbahnen.

An Stelle des Art. 2 Punkt 6 und der Art. 45—50 des allgemeinen Statuts für die Russischen Eisenbahnen sind folgende Bestimmungen getreten:

1. Die Eisenbahn ist nur in folgenden Fällen berechtigt, die Annahme von Passagieren und deren Gepäck oder von Gütern zur Beförderung zu verweigern . . . . . 6. wenn auf einer Station alle zur Lagerung von Gütern bestimmten beständigen Einrichtungen (Art. 2 P. a) sowie derjenige Theil der Reservelagerplätze (Art. 2 P. *d*) angefüllt sind, welcher zur Aufnahme von Gütern hergerichtet ist (Art. 3) und das angeführte Gut nicht zur Zahl der ausser der Reihenfolge abzufertigenden gehört, oder, obgleich es dieses Recht geniesst, doch innerhalb 24 Stunden nicht expedirt werden kann.

2. Auf jeder Station muss ein von der Betriebsdirektion angefertigter und vom Minister der Verkehrsanstalten oder zeitweilig vom Inspektor der Bahn bestätigter Plan aushängen mit Angabe:

a) der Packhäuser, Speicher, der gedeckten und offenen Plattformen, sowie der sonstigen beständigen Einrichtungen, welche von der Bahn für die Lagerung und Aufbewahrung von Gütern bestimmt sind;

d) der Reservelagerplätze, welche zeitweilig für die Lagerung und Aufbewahrung von Gütern herzurichten sind;

b) derjenigen offenen Plätze, welche den Güterversendern in Grundlage des Art. 4 zur zeitweiligen Benutzung zu überlassen sind.

3. Die Eisenbahnen sind verpflichtet, zum Schutz der Güter vor Annässung Vorkehrungen zu treffen und zwar sowohl solcher Güter, welche in den gedeckten und offenen beständigen Einrichtungen (Art. 2 P. a) gelagert, als auch derjenigen, welche auf den dazu hergerichteten Reservelagerplätzen (Art. 2 P. *d*) untergebracht werden.

4. Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Versendern behufs Lagerung von Gütern freistehende, zur Station gehörige Plätze (Art. 2 P. b) zur zeitweiligen Benutzung zu überlassen. Die auf solchen Plätzen untergebrachten Güter gelten nicht als von der Eisenbahn zum Transport angenommen (Art. 6) und haben für dieselben ausschliesslich die resp. Eigenthümer Sorge zu tragen. Diese Güter haben bei Verwendung der in den zur Lagerung von Gütern bestimmten ständigen Einrichtungen oder auf den zeitweilig hergerichteten Reservelagerplätzen freigewordenen Stellen einen Vorzug, wenn die resp. Eigenthümer solches wünschen.

5. Falls die zur Lagerung von Gütern beständigen Einrichtungen (Art. 2 P. a) sowie der, zur Lagerung von Gütern hergerichtete (Art. 3) Theil der Reservelagerplätze (Art. 2 P. *d*) angefüllt sind, steht es der Bahnverwaltung mit Genehmigung des Inspektors frei, die Annahme jeglicher Güter auf der Station, mit Ausschluss derjenigen, für welche im Art. 1 eine Ausnahme statuirt ist, zeitweilig zu sistiren.

Nach einer solchen Sistirung hat die Bahnverwaltung unverzüglich für eine den Bedürfnissen entsprechende weitere Herrichtung der Reservelagerplätze, bezw. demnächst für eine Erweiterung der letzteren Sorge zu tragen. Der Umfang derartiger Herrichtungen und der Erweiterung der Lagerplätze, sowie der Termin, innerhalb dessen diese Vorkehrungen getroffen werden müssen, werden vom Minister der Verkehrsanstalten festgesetzt.

Anmerkung. Der Erlass von Ausführungsbestimmungen der in den Art. 2—5 enthaltenen Verfügungen wird dem Eisenbahnrath anheimgegeben.

6. Die Annahme eines Gutes zur Beförderung, welches nicht an demselben Tage expedirt werden kann, wird genannt: Annahme des Gutes zum Transport mit vorgängiger Lagerung.

Ueber die Annahme des Gutes zum Transport unter einer solchen Bedingung muss im Frachtbrief Erwähnung geschehen, mit Bezeichnung des Tages der künftigen Abfertigung und, wenn derselbe nicht mit Bestimmtheit bezeichnet werden kann, so mit Bezeichnung der Namen der zwei letzten, die Reihenfolge erwartenden Versender (Art. 62 dieses Statuts).

7. Zur Deckung der Kosten behufs Herrichtung der Stationslagerräume zur Aufbewahrung der Güter wird eine besondere Steuer im Betrage von $^1/_5$ Kop. für jedes auf der Station angeführte Pud Waare festgesetzt, welche die Eisenbahngesellschaften zu erheben haben. Von dieser Steuer werden nachstehende Güter befreit, unabhängig davon, ob sie zu den terminlichen oder den der Reihe nach zu befördernden gehören:

1. Güter, welche mit Eilzügen befördert werden sollen und Lebensmittel;
2. Pferde, Vieh und andere lebende Waaren;
3. Militärgüter, welche nach dem Militärtarif zu transportiren sind;
4. Stückgüter;
5. Güter, welche in unverpacktem Zustande in Wagenladungen transportirt werden, wie z. B. mineralisches Heizmaterial, Brennholz, Nutz- und Bauholz, Erze etc.;
6. alle Güter im direkten Verkehr von Russischen oder ausländischen Eisenbahnen, bei deren Uebergabe, sowie die Güter, welche von den bei den Eisenbahnstationen errichteten Zolllagern aufgeliefert und empfangen worden sind;
7. Güter, welche in fest verschlossenen Formen transportirt werden. Die Formen werden für fest verschlossene angesehen, wenn der Versender für die in ihnen enthaltenen Güter weder gedeckte Räume, noch Deckpläne oder Unterlagen fordert;
8. solche Güter, welche an sich wohl der Steuer unterliegen, jedoch auf den in Grundlage des Art. 4 überlassenen unbenutzten Plätzen (Art. 2 P. b) gelagert sind.

Die Einführung der Steuer auf denjenigen Eisenbahnen oder Theilstrecken, wo sich dieselbe als nothwendig erweisen sollte, die Festsetzung des Termins, von welchem ab die Erhebung der Steuer erfolgen soll, sowie die Einstellung dieser Erhebung, sobald das Bedürfniss hierzu nicht mehr vorhanden ist, hängt ab von dem Ermessen und der Erlaubniss des Ministers der Verkehrsanstalten im Einvernehmen mit dem Finanzminister. Die Steuerbeträge müssen unter der näheren Aufsicht des Ministers der Verkehrsanstalten zur Beschaffung von Unterlagen und Deckplänen für die Waaren, sowie zur Vergrösserung und Errichtung von Güterschuppen auf den Stationen, gemäss den vom Minister der Verkehrsanstalten in jedem einzelnen Fall zu erfolgenden Hinweisen, verwandt werden. Für die eingehenden Steuerbeträge muss auf jeder Eisenbahn ein besonderes Konto geführt werden, wobei die disponiblen Steuerbeträge in einer Kreditanstalt aufbewahrt werden müssen und in keinem Falle, auch nicht einmal zeitweilig, für in diesem Artikel nicht aufgeführte Bedürfnisse der Eisenbahn entliehen werden dürfen. Bei der Eintragung eines Gutes für die neue Reihenfolge (Art. 52 dieses Statuts) wird vom Versender abermals $^1/_5$ Kop. für das Pud erhoben.

Anmerkung 1. Besondere Bestimmungen über die Ordnung für die Erhebung der in diesem Artikel bezeichneten Steuer werden vom Eisenbahnrath erlassen.

Anmerkung 2. Die Ordnung für die Uebernahme von Gütern von Zweigbahnen, welche zu Häfen, Fabriken usw. führen, wird für jede Zweigbahn besonders durch vom Eisenbahnrath zu bestätigende Bestimmungen festgestellt.

Schmalspurbahn Gross-Ochta-Irinowka.

Der Bau der schmalspurigen Bahn nach dem Ort Irinowka am Ladogasee ist bereits vollständig zu Ende geführt. Die Linie hat eine Länge von 31 Werst und verbindet den genannten Ort mit Gross-Ochta; gebaut wurde sie auf Initiative des Präsidenten der Freien Oekonomischen Gesellschaft Baron P. L. Korff, der die Konzession erhielt. Die neue Bahnstrecke erregt das Interesse der Eisenbahnkreise namentlich aus dem Umstande, weil sie nach einem neuen System, dem System Koppel, welches zum ersten Male in Russland zur Anwendung gelangt ist, erbaut worden ist.

Eisenbahnbauten.

Der „Graschdanin“, dieses zuweilen nicht schlecht unterrichtete Petersburger Blatt, theilt mit, dass das Kriegsministerium nunmehr den Bau der zweiten Serie Bahnen im Westen (in den Gouvernements Wilna, Kowno, Grodno, Mohilew) zu Ende führt. Diese Bahnen umfassen im ganzen 600 Werst. Das Eigenthümliche derselben sei das, dass sie einstweilen noch nicht mit Geleisen versehen seien, während im übrigen der Bahnkörper ganz fertiggestellt sei. Für das Legen der Geleise wären etwa 4 Monate erforderlich.

Es ist kaum wahrscheinlich, dass der „Graschdanin“ auch dieses Mal gut unterrichtet ist, denn es ist nicht recht einzusehen, welchen Zwecken solche Bahnen dienen können, namentlich da sie in den Grenzgebieten erbaut werden sollen.

Aenderung von Stationsnamen.

Mit Genehmigung des Ministers der Verkehrsanstalten ist die Station „Obuchowo“ der im Bau begriffenen Nowosselitzker Zweigbahn der Südwestbahnen (Schmerinka - Mogilew Theilstrecke) in „Kotjuschani“ umbenannt worden.

Einführung neuer Schnellzüge.

Die Warschau-Wiener Bahn hat sich soeben um 19 riesige Lokomotiven bereichert, die von der Kolomna'schen Lokomotivenfabrik aus ausschliesslich Russischem Material gebaut worden sind. Die neuen Dampfrosse sind imstande, eine Schnelligkeit von 120 Werst in der Stunde zu entwickeln und sollen für die mit einer Schnelligkeit von 80 Werst in der Stunde demnächst einzuführenden Schnellzüge verwendet werden.

Klub der Eisenbahnbeamten.

Die Eröffnung eines neuen Eisenbahnklubs steht in Petersburg bevor. Derselbe wird nach dem Muster des Wiener Klubs von Beamten und Angestellten der Eisenbahnen eingerichtet und sind seine Statuten bereits bestätigt. Die Anzahl der bereits beigetretenen Mitglieder beläuft sich auf über 300 Personen.

Aus England.

Kohlenlager in der Grafschaft Kent.

Sir Edward Watkin hat, im engen Zusammenhange mit seinem Bestreben, den bereits begonnenen und in nicht unerheblicher Länge unter dem Kanal von Dover nach Calais zu vorgetriebenen Unterseetunnel der Vollendung entgegenzuführen, am Fusse von Shakespeare's Cliff bei Dover Bohrversuche anstellen lassen, welche das Vorhandensein von Kohle ergaben. Der Professor Boyd Dawkins hat die Ergebnisse der Untersuchungen in einem Bericht zusammengefasst, den er der geologischen Abtheilung der Britischen Association vorgetragen hat. Der Bericht ist ganz im Sinne Watkin's gehalten, dessen Interessen natürlicherweise in hohem Maasse mit der Entdeckung von Kohle dicht bei der von ihm vertretenen Südostbahn, die in dem Kanaltunnel einen Anschluss nach Frankreich erhalten soll, zusammenhängen. Die rosig gehaltenen Darlegungen wurden denn auch von den Hörern der Versammlung etwas ungläubig aufgenommen und der Vorsitzende bemerkte, dass man gewohnt sei, Versprechungen, wie die im Bericht enthaltenen, mit grosser Vorsicht aufzunehmen.

Was die Bohrversuche anlangt, so hatte Dawkins im Jahre 1886 Sir Edward Watkin darauf aufmerksam gemacht, dass unweit Calais in 340 m Tiefe Kohlenadern gefunden worden seien. Dieser Umstand und der beim Vortrieb des oben gedachten Tunnels in der durchbrochenen Kreide gemachte Fund eines 4 Ctr. schweren Stücks bituminösen Materials liessen ihn mit Sicherheit auf das Vorhandensein grösserer Kohlenflötze in der Tiefe schliessen. Demgemäss wurde im Jahre 1886 mit dem Abteufen eines Bohrlochs unter Leitung des Oberingenieurs der Südostbahn begonnen. Nahe beim Eingangsschacht zum Kanaltunnel wurde ein Schacht bis 13,5 m Tiefe unter Hochwasser niedergetrieben und von dessen Sohle ein 460 m tiefes Bohrloch getrieben. Man fand folgendes:

	Stärke m	Tiefe unter der Hochwassermarke m
Kreide	150	bis 150
Oolith	190	„ 300
Kohlenlager . .	220	von 340 ab

Die Kohle wurde in kleineren Lagern in 340 m Tiefe angetroffen. Das erste Flötz wurde in 348 m erbohrt, darunter lagen in verschiedenen Tiefen bis zu 460 m hinab noch 5 Flötze, welche, alles zusammengenommen, 3 m abbauwürdige Kohle ergaben. Die stärksten Flötze maassen ¾ m. Die Flötze fallen unter 1 : 28 ein. Da die Englische Kohle noch bis zu 900 m, die Belgische bis zu 1200 m mit Nutzen abgebaut wird, so sei die Abbauwürdigkeit der Südostenglischen Kohle erwiesen. Der Berichterstatter vermuthet, dass die erbohrten Flötze mit denen bei Calais zu demselben grossen Revier gehören und eine der Ketten darstellen, die sich zwischen Dover und Somersetshire unter der als Nord-Downs bekannten Hügelreihe hinziehen.

Die Verbindung der Metropolitan und Manchester, Sheffield und Lincolnshire Bahnen

zu einer zwischen London und dem Mittelenglischen Industriegebiet durchlaufenden neuen Schienenverbindung wird, in diesem Jahre vom Parlament abgelehnt, im nächsten von neuem beantragt werden. Dem Vernehmen nach ist bereits mit einem der heftigsten bisherigen Widersacher, der Nordbahn, ein Einvernehmen dahin erzielt, dass die Vorlage von dieser Seite nicht abermals beanstandet werden wird.

Unfälle auf den Englischen Bahnen während des Jahres 1890

Nach dem vom Handelsamt herausgegebenen Bericht sind im vorigen Jahre bei einer Verkehrsziffer von 817 Millionen Reisenden, ungerechnet die Zeitkarteninhaber, nur 6 Zugunfälle im Vereinigten Königreich vorgekommen, bei welchen Reisende, und 5 andere, bei denen Bahnbedienstete getödtet wurden. Ohne eigenes Verschulden wurde nur einer von je 45 430 224 Reisenden getödtet, abgesehen von den Zeitkarteninhabern. Bei der Bestimmung der beförderten Personenzahl verfährt man in England so, dass man durch einfaches Summiren der Verkehrsziffern jeder einzelnen Bahn den gesammten Verkehr ermittelt. Personen, welche im direkten Verkehr über mehrere Bahnen geführt werden, werden mehrmals und zwar so oft gezählt, wie Bahnverwaltungen berührt werden.

Durch das Handelsamt wurden im ganzen 53 Zugunfälle untersucht, eine Zahl, welche seit 1875 die niedrigste ist. In den letzten 15 Jahren wurden im Durchschnitt jährlich 15 Unfälle untersucht. Bei 42 von den untersuchten 53 Unfällen stellte sich heraus, dass die Ursache im wesentlichen auf Nachlässigkeit oder Irrthümer von Ober- und Unterbeamten zurückgeführt werden musste. Die Zahl der aus ungenügender oder mangelhafter Bremseinrichtung entstandenen Unfälle hat von 47 im Jahre 1880 auf 3 im Jahre 1890, die infolge mangelhafter Signaleinrichtungen von 20 auf 6 abgenommen. 16 Bedienstete wurden beim An- und Abkuppeln von Wagen, und im gesammten Verschubdienst, jene 16 eingerechnet, 129 Mann getödtet. Vom Durchschnitt der Jahre 1881—86 hat sich die Zahl der beim Kuppeln stattgefundenen Unfälle um 50 % vermindert, trotz der grossen Zunahme in der Zahl der durchfahrenen Zugkilometer. Die Englischen Bahnen haben immer noch eine nicht unbeträchtliche Zahl von Wegekreuzungen in Schienenhöhe. Eine Anzahl von Unfällen hat das Handelsamt zum Einschreiten hiergegen veranlasst. So ist denn, obwohl das Amt zur Anwendung von Zwangsmaassregeln keine Befugniss hat, doch in 9 Fällen der Ersatz solcher Ueberwege durch Unter- oder Ueberführungen erreicht worden. Der Handelsamtsbericht würde sich für das verflossene Jahr noch wesentlich günstiger gestaltet haben, wenn das Unglück bei Norton Fitzwarren am 11. November 1890 nicht stattgefunden hätte.

Die Abschaffung der I. Wagenklasse auf der Englischen Mittellandbahn

wird von der „Railway Press“ eifrig befürwortet. Sie erfährt, dass die Bahn selbst sich ernstlich mit dem Gedanken befasse, später nur noch eine Wagenklasse zu führen. Die II. Klasse ist bekanntlich schon seit langen Jahren beseitigt. Während der ersten Hälfte des laufenden Jahres fuhren auf der Mittellandbahn 631 468 Personen in der I. Klasse, 16 928 757 Personen in der III. Klasse. Das ergibt ein Verhältniss von 1 : 27. Die Zahl der Reisenden I. Klasse beträgt nur 3½ % aller Reisenden. Die Fahrpreise in den beiden Klassen verhalten sich wie 5 : 8, so dass der durch die Verzichtleistung auf die I. Klasse herbeigeführte Verlust nicht erheblich ausfallen, vielmehr bei verbesserter Ausstattung der III. Klasse zum Gewinn umschlagen dürfte da ein Zufluss von anderen Bahnen dann nicht ausbleiben würde. Das genannte Blatt schlägt zu dem Ende den Uebergang zum Amerikanischen Wagensystem vor. Km.

Von der Balkanhalbinsel.

Türkei.

Zu den ihrer Lösung noch harrenden Eisenbahnentwürfen für die Europäische Türkei gehört die Verbindung zwischen dem Ostnetz (Konstantinopel-Adrianopel nebst Zweigbahn nach Dedeagatsch) und dem Westnetz (Salonich-Uesküb und Salonich-Monastir nach Eröffnung). In letzter Zeit sind der Pforte mehrfach Konzessionsgesuche für eine solche Verbindung unterbreitet worden; einerseits für eine Eisenbahn von Salonich nach Demotica (unweit der Einmündung der Dedeagatsch-Zweigbahn in die Hauptlinie) von den Herren Vitz, Georges und Byrne, andererseits für eine Eisenbahn von Salonich nach Dedeagatsch von einer Französisch-Belgischen Kapitalistengruppe, als deren Vertreter von einer Seite ein Herr Halphen, von anderer ein Herr Wolfert aus Belgien genannt wird. Die Pforte ist diesem hochwichtigen strategischen Unternehmen an und für sich durchaus günstig gesinnt; das Hemmniss der Ausführung besteht aber 1. in der Schwierigkeit, sich für eine der beiden vorgeschlagenen Linien entscheiden zu müssen, und 2. in der Frage nach der Höhe der Staatsbeihilfe.

Bei dem anfangs September d. J. stattgehabten Ministerwechsel, der so viel Staub in der politischen Welt aufgewirbelt hat, ist der bisherige Minister der öffentlichen Arbeiten Mahmud Pascha zum Generalgouverneur von Kreta, und dafür Tewfik Pascha zum Minister der öffentlichen Arbeiten ernannt worden.

Bulgarien.

Zum 12./24. September d. J. war die Bauverdingung der Strecke Sophia-Pernik (32 km) ausgeschrieben worden; von 6 Bewerbern (3 Bulgaren und 3 Ausländern) hatte ein Herr T. Balabanow mit 5 232 000 Frcs. die geringste Forderung gestellt. Gleichwohl ist ihm der Zuschlag nicht ertheilt worden, weil ein anderer Bewerber, Herr Guillou, die Regierung darauf aufmerksam machte, dass der in Aussicht genommene, 0,64 km lange Vladajatunnel, dessen Herstellung in Anbetracht der zu durchbohrenden Thonmasse grosse Kosten erforderte, sich umgehen und die Strecke infolge dessen um mehr als die Hälfte billiger herstellen lasse. Demzufolge hat die Regierung den Herrn Guillou mit Anfertigung der Vorarbeiten für die von ihm bezeichnete neue Richtungslinie betraut und beabsichtigt, die Bahn später unter Leitung der Staatsingenieure ausführen zu lassen.

Rumänien.

Wie wir in Nr. 68 S. 664 d. Ztg. mittheilten, sind für Weichen- und Signal-Stellwerke 2 830 000 Frcs. bewilligt worden, da 90 Bahnhöfe des Staatsbahnnetzes mit solchen Anlagen ausgestattet werden sollen. Um nun die billigste und zweckmässigste Stellwerkanlage sich verschaffen zu können, hat die Generaldirektion der Staatsbahnen zum 1./13. November d. J. einen Wettbewerb ausgeschrieben.

Die Stadt Galatz hat zum 15./27. November d. J. die Konzession für den Bau und Betrieb einer Strassenbahn ausgeschrieben.

Urtheile des Reichsgerichts.

v. O. **Haftung für überfahrene Pferde.** Aus den Entscheidungsgründen: „Ein unabwendbarer äusserer Zufall lag nicht vor. Dass das eine Pferd scheute, war nicht durch besondere und ausserordentliche Umstände hervorgerufen, vielmehr als etwas Regelmässiges anzusehen, worauf die Bahnverwaltung bei ihrem Betriebe gefasst sein musste. Auch war das Scheuen nur die erste Veranlassung der Beschädigung, der weitere Grund aber, dass die Pferde auf das Bahngeleise gelangen konnten, welche Möglichkeit durch entsprechende Vorrichtungen zu verhüten als ausgeschlossen nicht angesehen werden konnte. In derartigen Fällen hat das Reichsgericht wiederholt die Verneinung der höheren Gewalt gebilligt.“ (Erk. des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 22. Februar 1891; Bolze, Praxis des Reichsgerichts. Bd. XI S. 95.)

v. O. **Haftpflicht.** Ein Eisenbahnbeamter ging im November v. J., Abends gegen 6 Uhr, aus seinem Arbeitszimmer über die Laderampe; dort stolperte er über einen aus dem Bretterboden hervorragenden Nagel und stürzte auf ein neben der Rampe befindliches etwa 4 Fuss tiefer liegendes Anschlussgeleise herab. Infolge dessen wurde er dienst- und erwerbsunfähig. Der von ihm in Anspruch genommene Eisenbahnfiskus wurde verurtheilt, dem Kläger über die ihm bewilligte Pension hinaus für den Verlust seines gesammten Diensteinkommens volle Entschädigung zu zahlen. Die vom Fiskus eingelegte Revision wurde zurückgewiesen aus folgenden Gründen: „Die Eisenbahnverwaltung ist zweifellos verpflichtet, die Rampe, welche von den Beamten und Arbeitern als Weg benutzt wird, in einem Zustande zu erhalten, welcher für die auf derselben verkehrenden Personen keine Gefahr zu bringen vermag; sie war daher verpflichtet, die Rampe in kurzen Zwischenräumen einer sorgfältigen Untersuchung zu

unterziehen, da vorauszusehen war, dass jedes auf dem Fussboden befindliche Hinderniss, namentlich nach eingetretener Dunkelheit und bei der ungenügenden Erleuchtung einen Sturz leicht zur Folge haben konnte. Aus dem Zustande des Nagels, an welchem sich Schmutz und Staub angesetzt gehabt, hat sich übrigens ergeben, dass derselbe bereits seit längerer Zeit aus dem Fussboden hervorgeragt hat, ohne bemerkt und beseitigt zu werden. (Erk. des II. Civilsenats des Reichsgerichts vom 8. Mai 1881.)

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband. Verkehr mit Oesterreich. (Erhöhung einzelner Sätze.) Die im Nachtrag 20 zu Heft 1 des Gütertarifs für oben bezeichneten Verband enthaltenen, infolge eines Fehlers zu niedrig bezifferten Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 b (Sämereien in Wagenladungen von 10 000 kg) zwischen Aschersleben und Wien-Kaiser Franz Josefbahnhof etc., sowie Wien-Donaukaibahnhof werden behufs Richtigstellung vom 1. Januar 1892 ab um je 1 ℳ für 100 kg erhöht. (2275)

Magdeburg, den 11. November 1891.

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn), Theil IV Heft Nr. 1 des Gütertarifs vom 1. September 1887. Der für Holz der Abtheilung c mit Gültigkeit vom 4. Sept. d. J. ausgeschriebene Frachtsatz von Sierenz (Elsass) nach Steyer beträgt nicht 2,15, sondern 2,16 ℳ für 100 kg.

München, den 4. November 1891. (2276)

Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

2. Güterverkehr.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Am 1. Dezember d. J. gelangt der Nachtrag XII zum Tarif Theil III mit folgendem Inhalte zur Ausgabe: 1. Neue Frachtsätze des Spezialtarifs III für Crampas-Sassnitz, 2. Erweiterung des Ausnahmetarifs Nr. 2 Holz des Spezialtarifs II, 3. ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 10 Glassand, 4. Aenderung der Bestimmungen über Anwendung der Ausnahmetarife Nr. 11 Eisenerze etc. und Nr. 24 Eisenschlacken, 5., 6. neue Ausnahmetarife Nr. 36 Kalk, gebrannter und Nr. 37 Zinkerze, 7. Aufnahme der Station Oberbriz in den Ausnahmetarif Nr. 8 Kaolin etc. Als Einführungstermin für die Verkehrsbeschränkung unter Nr. 4 wird der 15. Januar 1892 festgesetzt. Dieser Nachtrag kann bei den Endverwaltungen kostenfrei bezogen werden.

Breslau, den 8. November 1891. (2277)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandverwaltungen.

Elbumschlags-Verkehr, Oesterreich-Riesa-Elbkai. Mit Gültigkeit vom 15. November bis 31. Dezember d. J. gelangen ermässigte Frachtsätze für die Beförderung von Zucker zur Ausfuhr von Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen nach Riesa-Elbkai zur Einführung, welche bei uns zu erfahren sind.

Dresden, am 10. November 1891. (2278)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Der auch für den Verkehr zwischen Basel Badischer Bahnhof und Waldshut einerseits und Schweizerischen Stationen andererseits gültige gemeinsame Schweizerische Ausnahmetarif Nr. 1 für die Beförderung von Bier in Fässern ist in neuer, vom 1. Dezember d. J. ab gültiger Ausgabe erschienen.

Die Neuauflage weist gegenüber dem seitherigen Tarife nur einzelne Aenderungen in den allgemeinen Bestimmungen auf, worüber das diesseitige Gütertarifbüreau, von welchem der neue Tarif unentgeltlich bezogen werden kann, auf Anfrage näheren Aufschluss gibt.

Karlsruhe, den 9. November 1891. (2279)

Generaldirektion.

Staatsbahnverkehr Breslau-Erfurt Zwischen einigen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau und solchen des Bezirks Erfurt treten theils geringere, theils höhere Entfernungen in Kraft, erstere vom 15. November, letztere vom 27. Dezember d. J. ab gültig. Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 9. November 1891. (2280)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Dezember d. J. treten für die Beförderung von geschlachtetem Geflügel in Eilgutsendungen unter 5 000 kg, sowie von 5 000 und 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief zwischen Agram (Zágráb) einerseits und Dresden-Altstadt, Dresden-Friedrichstadt und Dresden-Neustadt (Leipz. u. Schles. Bhf.) andererseits direkte Frachtsätze in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 10. November 1891. (2281)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Ungarn. (Einführung des Nachtrages 12 zu Tarifheft 4.) Am 1. Dezember d. J. tritt zu dem Heft 4 des Gütertarifs für oben bezeichneten Verband der 12. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält anderweite ermässigte Ausnahmesätze für frisches Obst, unverpackt in Wagenladungen von 10 000 kg, einen neuen Ausnahmetarif für getrocknete Pflaumen und Pflaumenmus aus Bosnien und Serbien in Wagenladungen von 10 000 kg zwischen Budapest einerseits und Erfurt, Braunschweig, Halle a/S. und Magdeburg andererseits, sowie eine Ergänzung der besonderen Bestimmungen für Magdeburg und Aenderung eines Stationsnamens.

Der Nachtrag ist bei den Verbandsverwaltungen und Stationen käuflich zu erhalten. (2282)

Magdeburg, den 6. November 1891.

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch-Italienischer Verkehr. Mit 15. November d. J. tritt der III. Nachtrag zu den Niederländisch-Italienischen Ausnahmetarifen vom 5. Mai 1885 in Kraft. Derselbe enthält direkte Frachtsätze für Strohflechten- und Strohhüte-Sendungen in 5 und 10 t Ladungen von Florenz, Signa, Prato nach bezw. über die Niederländischen Häfen. (2283)

Köln, den 9. November 1891.

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Saarkohlenverkehr nach Frankreich. Mit sofortiger Gültigkeit wird die linksrheinische Grubenstation Göttelborn in die Ausnahmetarife für den vorbezeichneten Verkehr und zwar

a) in den Ausnahmetarif Nr. 21 vom 1. Juni 1889,
b) in den Ausnahmetarif bei gleichzeitiger Aufgabe von 100 t vom 1. Januar 1889

mit den für die Grube Itzenplitz bestehenden Frachtsätzen und den für Grube Kreuzgraben vorgesehenen Leitungswegen aufgenommen.

Köln, den 9. November 1891. (2284)

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Rheinischer Nachbar-Güterverkehr und Kohlenverkehr aus dem Ruhr- etc. Gebiet nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld und Köln (rechtsrheinisch). Am 15. d. Mts. erscheint:

1. je ein Nachtrag II bezw IV zu den Heften 2—5 des Gütertarifs für den obengenannten Verkehr,
2. je ein Nachtrag III bezw. VII zum Ausnahmetarif B für den Kohlenverkehr aus dem Ruhr- etc. Gebiet nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld und Köln (rechtsrheinisch).

Die Nachträge enthalten Frachtsätze bezw. Entfernungen für die Stationen Oberbrügge des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld und Fahr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) und Berichtigungen.

Abdrücke der Nachträge sind bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 9. November 1891. (2285)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Am 15. d. Mts. tritt zu dem Tarifhefte I für den Güterverkehr mit den Pfälzischen Eisenbahnen der Nachtrag III in Kraft, welcher ausser verschiedenen, bereits bekannt gemachten Tarifänderungen etc. Frachtsätze für die in den Ausnahmetarif Nr. 16 (Gaskoks) neu aufgenommene Station Coblenz Moselbahnhof des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) enthält.

Abdrücke sind bei den betreffenden Güter-Abfertigungsstellen zu haben.

Köln, den 7. November 1891. (2286)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Lokal-Güterverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch). Am 15. d. Mts. erscheint der Nachtrag VI zum Tarife (Theil II) vom 1. April 1890.

Derselbe enthält u. a. Tarifkilometer bezw. Frachtsätze für die neu eröffnete

Station Fahr unseres Verwaltungsbezirks.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 9. November 1891. (2287)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Am 15. d. Mts. treten Ausnahmetarife für Steinsalz in Ladungen von mindestens 10000 kg von Erfurt, Stassfurt, Baalberge und Bernburg nach Aachen, Stolberg, Würselen und Oberhausen in Kraft.

Das Nähere ist bei den Güterabfertigungsstellen der genannten Stationen zu erfragen. (2288)

Magdeburg, den 9. November 1891.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Am 15. November d. J. tritt der Nachtrag IV zum Gütertarife in Kraft.

Dieser Nachtrag, welcher bei den betheiligten Güter- und Eilgutexpeditionen käuflich zu erlangen ist, enthält Aenderungen, bezw. Ergänzungen der allgemeinen Tarifbestimmungen, des Ausnahmetarifs 2 (für bestimmte Stückgüter) und des Ausnahmetarifs 7 (für Getreide etc.), ferner Entfernungen für die neu aufgenommene Station Schöna der Sächsischen Staatseisenbahnen, und endlich neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5a (für Pflastersteine etc.) für den Verkehr mit den Stationen Cossebaude, Niederneukirch, Schirgiswalde, Seitschen und Waldheim der Sächsischen Staatsbahnen, sowie neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5b (für gebrannte Steine) für den Verkehr mit der Station Radebeul der Sächsischen Staatsbahnen.

Dresden, am 7. November 1891. (2289)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 1. Januar 1892 tritt ein neuer Tarif für den Bromberg-Sächsischen Verbands-Güterverkehr in Kraft, durch welchen der Tarif vom 1. April 1888 nebst zugehörigen Nachträgen aufgehoben wird.

Der neue Tarif, durch welchen neben vielfachen Ermässigungen auch in einzelnen Fällen Erhöhungen der zur Zeit gültigen Frachtsätze eingeführt werden, ist vom 15. Dezember d. J. ab bei den Verbandsstationen käuflich zu beziehen. Bis zu diesem Zeitpunkte wird auf besondere Anfrage über die Höhe einzelner Frachtsätze durch unser Tarifbüreau in Bromberg Auskunft ertheilt.

Bromberg, den 15. November 1891. (2290)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutscher Eisenbahnverband, Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Gütertarif, Theil V. Heft Nr. 1 vom 1. Oktober 1888. Für den Transport mineralischer Kohlen in ganzen Wagenladungen von Schlan (Bahnhof und Haltestelle) nach Wertheim (Bad. Bahn) gelangt mit sofortiger Gültigkeit ein Frachtsatz von 1,365 ℳ für 100 kg zur Einführung.

München, den 7. November 1891. (2291)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

K. K. priv. Böhmische Westbahn. K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Aufhebung des direkten gemeinsamen Gütertarifes. Mit 31. Dezember 1891 tritt der Tarif für den direkten Eil- und Frachtgüter-Verkehr zwischen den Stationen der K. K. priv. Böhmischen Westbahn einerseits und Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen, Kaiser Franz Josefsbahn und Rakonitz-Protiviner Staatsbahn andererseits, gültig vom 15. März 1885 nebst den dazu erschienenen Nachträgen ausser Kraft.

Der neue denselben ersetzende Tarif wird voraussichtlich mit 1. Januar 1892 in Wirksamkeit treten, worüber übrigens noch eine besondere Publikation erfolgen wird.

Prag, am 9. November 1891. (2292)
Die Betriebsdirektion
der K. K. priv. Böhmischen Westbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

3. Verdingungen.

Verding von 228 Stück Postwagenachsen sowie 414 Stück Trag- und 395 Stück Spiralfedern am 3. Dezember 1891, Vormittags 11 Uhr.

Angebote sind postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Postwagenachsen," beziehungsweise „Angebot auf Trag- und Spiralfedern" an unser maschinentechnisches Büreau, Berlin W., Königgrätzerstrasse Nr. 132 einzureichen. Angebotbogen, Lieferungsbedingungen und Zeichnungen können daselbst während der Geschäftsstunden eingesehen und gegen postfreie Einsendung von 1,55 ℳ für jedes Angebot in Baar oder 1,50 ℳ in Zehnpfennig-Reichspost-Briefmarken bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 1. Januar 1892.

Berlin, den 4. November 1891. (2293MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Lokomotivlieferung. Wir beabsichtigen die Vergebung von:

10 Stück Schnellzugslokomotiven mit Schlepptendern und
7 „ Tenderlokomotiven.

Die maassgebenden Bedingungen, Grundzüge und Zeichnungen können bei dem Centralbüreau diesseitiger Stelle gegen Einsendung von 2 ℳ erhoben werden.

Schriftliche, versiegelte, mit der Aufschrift „Lokomotivlieferung" versehene Angebote wollen spätestens bis zum 16. Dezember l. J. portofrei bei uns eingereicht werden.

Zuschlagfrist 4 Wochen.

Karlsruhe, den 4. November 1891. (2294)
Generaldirektion.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Der Materialbedarf pro 1892, bestehend in: 1. Brennmaterialien (exkl. Steinkohlen), 2. Metall-, 3. Holz- und 4. Fettwaaren, 5. diverse Materialien, 6. Uniformsgegenstände, 7. Schreibmaterialien und 8. Drucksachen, soll im Submissionswege vergeben werden. Die Lieferungsbedingungen mit dem Verzeichnisse der Materialien können bei unserer Materialinspektion bezw. Drucksachen-Verwaltung hier eingesehen oder auf portofreies Verlangen von diesen Dienststellen unentgeltlich bezogen werden. Zum Vorzeigen der Muster sind die betreffenden Verwalter hier angewiesen. Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot zur Materiallieferung pro 1892" bis spätestens den

24. November 1891,
Vormittags 10 Uhr

versiegelt und portofrei und zwar für die ersten 6 Abtheilungen an Herrn Materialieninspektor Schick und für die 2 letzten Abtheilungen an Herrn Ober-Güterinspektor Klöss hier einzusenden.

Mainz, den 10. November 1891. (2295)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

GRÖSSTE U. ÄLTESTE
Anihilatoren-Fabrik.
Handfeuerspritzen (Original Bauer)
Bisheriger Absatz 60,000.
SIEGFRIED BAUER. BONN.

Felten & Guilleaume, Carlswerk, Mülheim Rh.

Das Carlswerk
fabrizirt für Eisenbahnbedarf
Eisen-, Stahl- u. Kupferdraht
und Drahtlitzen
für Telegraphen- u. Signalleitungen
Zugbarrièren, Einfriedigungen,
Bindezwecke etc.
Drahtkordeln für Läutewerke.
Verzkt. Stahl-Stacheldraht
nebst allem Zubehör.
Drahtseile aller Art
für Aufzüge, Winden, Krahnen,
Zugseile für schiefe Ebenen,
Drahtseile für Seilbahnen,
Schiebebühnenseile, Trajectseile.
Telegraphen-, Telephon- und
Elektrisch-Licht-Kabel.
Felten & Guilleaume
Rosenthal, Cöln a/Rhein
Mechan. Bindfadenfabrik
und Hanfseilerei.

Müllemann & Bonse, Crefeld (Rheinland)
Rollenpapierfabrik
fertigen als Specialität
Telegraphen-
und sonstige Rollen.
Jede Breite und Qualität.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 90. 1891.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 24 Mk.
Abonnementsgeld frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche officielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 18. November 1891.

Inhalt:

Zum neuen internat. Eisenb.-Frachtrecht.
V. Der Frachtbrief.
Die neuerliche Entwickelung der Deutschen Eisenbahnen.
Gutachten d. Professoren Ritter und Tetmajer über den Einsturz der Mönchensteiner Eisenbahnbrücke.
Vereins-Mittheilungen:
Neue Vereinsbahnstrecken.
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Unfälle im Monat Septbr. d. J.
Betriebseröffnungen.
Eröffnungen u. Erweiterungen d. Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Bahnhof Friedrichstr. in Berlin.
Badische Staatseisenbahnen.
Rechnungsergebnisse der Württembergischen Eisenbahn-Betriebsverwaltung.
Preussische Staatseisenbahnen:
Beschaffung von Schienen und Achsen.
Freifahrtordnung.
Berliner Stadt- und Ringbahn.
Getreide-Staffeltarife.
Projektirte elektrische Hoch- u. Untergrundbahnen in Berlin.
Zerbster Strassenbahn.
Barmen-Elberfelder Strassenb.-Aktiengesellschaft.
Berliner Pferde-Eisenbahnen.
Fernsprechverbindung Berlin-Breslau.
Deutscher Handelstag.
Allgem. Elektrizitätsgesellschaft.
Die Geisteskrankheiten im Eisenbahndienst.
Aus Russland:
Frachtüberhebungen.
Ministerialverfügung, betreffend Frachtbriefduplikate.
Von der Balkanhalbinsel:
Griechenland.
Bücherschau:
Album de Statistique Graphique de 1890—1891.
Personalnachrichten:
Aus Württemberg.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Verkehrswiederaufnahme.
2. Güterverkehr.
3. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Zum neuen internationalen Eisenbahn-Frachtrecht.

V. Der Frachtbrief.[1])

Sobald man sich, in richtiger Erkenntniss des Erreichbaren, entschlossen hatte, das zu vereinbarende Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr auf den internationalen Transport zu beschränken[2]), musste ein unzweifelhaftes Erkennungszeichen geschaffen werden, welches die internationale Sendung schon der äusseren Form nach von der internen unterscheidet. Ein derartiges charakteristisches Merkmal bildet der — jeder Sendung, auf welche das Berner Uebereinkommen Anwendung finden soll, beizugebende — internationale Frachtbrief. Nachdem deshalb im Art. 1 des Uebereinkommens als Voraussetzung für dessen Anwendbarkeit die Beförderung des Gutes von einem Land in das andere auf Grund eines direkten Frachtbriefes bezeichnet ist, schreibt Art. 6 in Verbindung mit § 2 der Ausführungsbestimmungen genau vor, wie dieser Frachtbrief beschaffen sein muss.

Der Frachtbrief ist eine jener Einrichtungen, welche sich aus dem Bedürfnisse des Lebens und des Verkehrs selbst naturgemäss herausgebildet haben. Jede Sendung von einiger Wichtigkeit, welche durch Vermittelung eines Unternehmers an einen dritten Ort geschafft werden soll, bedarf der Mitgabe eines Begleitpapiers, um daraus, nebst der Beschreibung des Gutes, ersehen zu können, von wem und an wen es abgesendet, durch wen und unter welchen Bedingungen es zu befördern ist. Es muss aus dieser Urkunde, soll sie anders ihrem Zwecke entsprechen, namentlich auch hervorgehen, wie hoch sich die Fracht beläuft, ob diese bei Aufgabe des Guts bezahlt oder an den Empfänger überwiesen ist und ob etwa noch andere Beträge, insbesondere Nachnahmen, auf dem Gute haften.

Als das neue Verkehrsinstitut der Schienenwege in den Kreis der Frachtführer eintrat, war die Uebertragung des Frachtbriefes auf die Eisenbahnsendungen eine selbstverständliche Sache. Ein geordneter Betrieb dieser grossen öffentlichen Verkehrsanstalt machte die Beigabe des Begleitpapiers geradezu unentbehrlich. Er forderte ebenso gebieterisch die Anwendung eines gleichmässigen Formulars des Frachtbriefes, mit augenfälliger Unterscheidung zwischen dem Transport in gewöhnlicher Fracht und in Eilfracht, als eines zum voraus publizirten, für jedermann gleichmässig geltenden Tarifes nebst reglementarischen Transportbedingungen. — Ein überall gleichartiges Bedürfniss des Eisenbahnverkehrs hat allenthalben ähnliche Vorschriften hervorgerufen. Und wenn auch in Frankreich der ursprünglich ebenmässig vorgeschriebene Frachtbrief durch das récépissé verdrängt wurde, so war dies

[1]) Die vorangegangenen Artikel I—IV sind in Nr. 73, 77, 81 und 82 d. Ztg. erschienen.

[2]) Dieser Standpunkt weiser Beschränkung ist, wie in unserem Artikel I „Lebensfragen“ (Nr. 73 S. 703 d. Ztg.) gezeigt wurde, von den ersten Anfängen des Werkes an eingenommen und von allen, welchen seine Förderung am Herzen lag, stets unverrückt festgehalten worden.

im Grunde nur eine, gewissen besonderen Umständen[3]) angepasste andere Form für die gleiche Sache.

So hat naturgemäss der bei uns sowie in den meisten Nachbarländern bisher vorgeschriebene Eisenbahn-Frachtbrief auch dem internationalen Frachtbriefe des Berner Uebereinkommens nach Inhalt und Form als Vorbild gedient. Dass der neue internationale Frachtbrief als solcher augenfällig gekennzeichnet ist, auch als Transportbedingung in erster Reihe die Bezugnahme auf das Berner Uebereinkommen enthält, ist nur selbstverständlich. Ebenso selbstredend sind darin die besonderen Rechtsbildungen des Berner Uebereinkommens, wie namentlich die Deklaration des Interesses an der Lieferung, zum Ausdrucke gelangt, während die in das internationale Recht nicht übergegangenen Institute der Werthsangabe und der selbständigen Deklaration des Interesses rechtzeitiger Lieferung auch im Frachtbrief nicht erscheinen können. Eine besondere Spalte ist, den eigenartigen Bedürfnissen des internationalen Verkehrs entsprechend, für die anzuwendenden Tarife und die Routenvorschrift[4]) bestimmt. Reichlicher Raum ist sachgemäss auch für Erklärungen wegen der zollamtlichen Behandlung u. dergl. vorgesehen.[5]) Die ganze Rückseite des Formulars ist, gleichfalls mit Rücksicht auf die besonderen Verhältnisse des internationalen Verkehrs, für die Note (Rechnung) sowie für die Uebergangsstempel und den Vermerk über Zuschlagsfristen bestimmt.

Bemerkenswerth ist noch, dass nach Art. 6 lit. m die Unterschrift des Absenders durch eine gedruckte oder gestempelte Zeichnung ersetzt werden kann, wenn die Gesetze oder Reglemente des Versandtortes dies gestatten.

Aehnlich wie im Deutschen Betriebsreglement ist durch Art. 6 Abs. 2 des internationalen Uebereinkommens untersagt, weitere als die in diesem Artikel vorgesehenen Erklärungen in den Frachtbrief aufzunehmen, andere Urkunden anstatt des Frachtbriefes auszustellen oder demselben andere Schriftstücke beizufügen, sofern dies nicht durch das Uebereinkommen selbst für statthaft erklärt ist. Im Anschluss hieran ist indess der Eisenbahn gemäss Art. 6 Abs. 4 gestattet, sofern die Gesetze oder Reglemente des Versandtortes dies vorschreiben, vom Absender ausser dem Frachtbriefe die Ausstellung einer Urkunde zu verlangen, welche dazu bestimmt ist, in den Händen der Verwaltung zu bleiben, um ihr als Beweis über den Frachtvertrag zu dienen. Diese Bestimmung hat die in Frankreich übliche Expeditionsnote (note ou bulletin d'expédition) im Auge: eine vom Absender ausgestellte Urkunde, welche die wesentlichen Momente des im einzelnen Falle abzuschliessenden Frachtvertrages enthält und auf deren Grund in Frankreich das den Frachtbrief vertretende récépissé à remettre au destinataire und das als Empfangsbescheinigung geltende récépissé à remettre à l'expéditeur seitens der Bahnverwaltung ausgefertigt werden. Diese Expeditionsnote soll, wo sie im innerenRechte vorgeschrieben ist, auch im internationalen Verkehr gefordert werden dürfen, obschon das Französische System der récépissés nicht angenommen ist. Aehnlich verhält es sich mit dem Italienischen bolettino di consegna. — Ebenso ist nach Art. 6 Abs. 5 jede Eisenbahn berechtigt, für ihren inneren Dienst ein Stammheft (Souche) zu erstellen, welches in der Versandtstation bleibt und mit derselben Nummer versehen wird, wie der Frachtbrief und dessen Duplikat. Auch diese Bestimmung ist ein Zugeständniss an das in einigen Vertragsstaaten, namentlich in Frankreich, herrschende Abfertigungsverfahren. Unter dem „inneren Dienst" ist nicht etwa der interne Verkehr im Gegensatz zum internationalen, sondern das eigene Bedürfniss der Eisenbahnverwaltung verstanden.

Eigenthümlich ist endlich dem internationalen Frachtbriefe, dass das Duplikat einen nothwendigen Bestandtheil des Formulars bildet, um bei der Aufgabe vom Frachtbriefe getrennt und, mit dem Stempel der Bahn versehen, dem Absender als Empfangsbescheinigung zurückgestellt zu werden. Diese Vorschrift steht in innigem Zusammenhange mit der Bedeutung dieser Urkunden, welche den Gegenstand der folgenden Erörterungen bilden wird. G . . . . . r.

[3]) Das récépissé unterliegt nicht der dem Frachtbrief in Frankreich auferlegten Besteuerung. Seine Bedeutung wird weiter unten erörtert werden.

[4]) Die Befugniss des Absenders, den Transportweg wenigstens unter gewissen Umständen bindend vorzuschreiben, ist einer der Hauptunterschiede zwischen den Bestimmungen des Berner Uebereinkommens (Art. 6, 1) und denjenigen des Deutschen Betriebsreglements (§ 50, Ziff. 3, Abs. 3).

[5]) In dieser Hinsicht ist daran zu erinnern, dass nach Art. 10 des internationalen Uebereinkommens der Absender zwar die Zoll- etc. Papiere unter eigener Verantwortung beizugeben hat, die Zoll- etc. Behandlung unterwegs aber ausschliesslich von der Eisenbahn besorgt wird, — während dem Absender nur das Recht zusteht, der Zollbehandlung selbst oder durch einen im Frachtbriefe zu bezeichnenden Bevollmächtigten beizuwohnen, nicht aber, das Gut in Besitz zu nehmen oder die Zollbehandlung selbst zu besorgen.

Die neuerliche Entwickelung der Deutschen Eisenbahnen.

Der „Engineering" vom 25. September d. J. (S. 359/60) bringt einen eingehenden Aufsatz über die neuerliche Entwickelung der Deutschen Bahnen, welchen wir nachstehend in Uebersetzung vollständig wiedergeben, da er für unsere Leser von erheblichem Interesse sein möchte. Es ist jedenfalls von hohem Werthe, wenn die ausserdeutsche Fachpresse sich so eingehend mit unseren Deutschen Eisenbahnen*) beschäftigt, und weisen wir mit besonderer Freude auf die im ganzen sehr wohlwollende Beurtheilung der Leistungen derselben in dem hervorragenden Englischen Fachblatte hin.

Die Deutschen Eisenbahnen sind in vielen Beziehungen denen des Vereinigten Grossbritannischen Königreichs und der Vereinigten Staaten von Amerika unähnlich. Der Hauptunterschied liegt wohl darin, dass sie zum grössten Theile dem Staat eigenthümlich gehören, oder von ihm betrieben werden, während die Eisenbahnen der beiden anderen genannten Länder von Privaten angelegt sind und betrieben werden, abgesehen davon, dass auch diese allgemein einer im öffentlichen Interesse wahrgenommenen Staatsaufsicht unterworfen sind. Sie unterscheiden sich ausserdem von den Britischen Eisenbahnen durch ihre viel geringeren Herstellungskosten, von den Amerikanischen durch ihre geringere Ausdehnung und durch den kleineren Umfang des von ihnen bewältigten Verkehrs. Es ist wohl der Mühe werth, auf einige kürzlich erschienene Berichte die Aufmerksamkeit zu lenken, welche diese und andere Gegensätze beleuchten, zumal alle drei Länder kürzlich schwere Zeiten durchgemacht haben, welche den Technikern, den Verkehrsbeamten und überhaupt allen, welche für die Eisenbahnen sich interessiren, reichlich Stoff zum Nachdenken bieten.

Die augenblickliche Gesammtlänge der Deutschen Eisenbahnen beträgt 40 920 km, ihre Herstellungskosten 10 259 Millionen Mark. Die Entwickelung dieses Systems ist dargestellt in der folgenden Tabelle.

*) Die Zahlen, betreffend die Deutschen Eisenbahnen, sind, soweit angängig, mit den Quellen verglichen und, wo erforderlich, richtig gestellt worden.

Länge der Deutschen Eisenbahnen zu verschiedenen Zeiten. Gesammtkosten. Durchschnittliche Kosten eines Kilometers.

Jahr	Länge km	Gesammtkosten in Millionen Mark	durchschnittliche Kosten eines Kilometers ℳ
1868	15 931	3 336	209 400
1878	31 326	8 067	260 600
1880	33 753	8 877	263 000
1885	37 199	9 722	261 400
1890	40 920	10 259	250 700

Hiernach betragen die durchschnittlichen Kosten einer Englischen Meile für die Deutschen Eisenbahnen etwas über 20 000 £, gegenüber 44 710 £ bei den Englischen und 12 043 £ bei den Amerikanischen Eisenbahnen. In den beiden letztgedachten Ländern haben die Gesammtanlagekosten betragen:

im Vereinigten Königreich . . . . . 897 472 000 £
in den Vereinigten Staaten . . . . . 2 109 000 000 „

In den Vereinigten Staaten kostet also die Meile Eisenbahn etwas mehr als den vierten Theil von den Kosten in England, und ungefähr 7 400 £ die Meile weniger als im Deutschen Reiche. In dem Vereinigten Königreich müssen demnach die Reineinnahmen erheblich grösser sein, damit dieselbe Dividende wie in den Vereinigten Staaten gezahlt werden kann.

Die gesammten Roheinnahmen der Deutschen Eisenbahnen haben sich in den letzten Jahren bedeutend gehoben, während die Reineinnahmen nicht in gleichem Maasse gestiegen sind. In der folgenden Tabelle sind die Gesammteinnahmen, die Gesammtausgaben und die Reineinnahmen verschiedener Jahre zusammengestellt:

Jahr	Gesammteinnahmen	Gesammtausgaben	Reineinnahmen	Prozentverhältniss der Reineinnahmen zum Anlagekapital
	in Millionen Mark			
1868	446	224	222	6,59
1878	801	442	359	4,45
1880	886	494	392	4,41
1885	997	574	423	4,35
1890	1 267	701	566	5,60

Ein Fortschritt von ungefähr 200 % in den Roheinnahmen in den letzten 22 Jahren ist gewiss nicht unbefriedigend. In demselben Zeitraum sind die Roheinnahmen im Vereinigten Königreich nur von 42 auf 80 Millionen Pfund Sterling gestiegen, also um weniger als 100 %. In den Vereinigten Staaten ist der Fortschritt noch viel auffallender, indem sich die Roheinnahmen in den letzten 10 Jahren ungefähr verdoppelt haben und 1890 sich auf 228,75 Millionen Pfund Sterling oder 166 Millionen mehr als die Roheinnahmen der Deutschen Eisenbahnen belaufen. Die Roheinnahmen in Deutschland von 63 Millionen Pfund Sterling sind auch um 17 Millionen geringer, als die der Britischen Eisenbahnen, obgleich die Deutschen Eisenbahnen um etwa 5 000 Englische Meilen länger sind, als jene.

Die Deutschen Eisenbahnen bringen bessere Erträge als die Englischen und Amerikanischen. In den letzten 6 Jahren beliefen sich die Erträge in den drei Ländern wie folgt:

Jahr	England %	Amerika %	Deutschland %
1885	4,02	3,36	4,35
1886	3,99	3,26	4,59
1887	4,00	3,40	5,10
1888	4,06	3,03	5,31
1889	4,21	3,03	5,51
1890	4,10	3,03	5,60

Diese Zahlen bedeuten für das Vereinigte Königreich und Deutschland das Verhältniss der Reineinnahmen zu den Anlagekosten, für die Vereinigten Staaten die durchschnittlichen Zinsen und Dividenden auf Aktien, Obligationen und sonstige Verbindlichkeiten, welche zusammen thatsächlich dem Gesammtanlagekapitale ungefähr gleichkommen. Die Amerikanischen Eisenbahnen kommen bei diesem Vergleich am schlechtesten weg, aber sie haben sich auch viel schneller entwickelt nach dem Grundsatze, den Verkehr zu suchen und neuen Verkehr zu schaffen, während die Europäischen Eisenbahnen mehr bestrebt sind, den Bedürfnissen des bereits bestehenden Verkehrs Genüge zu leisten.

Seit 1868 ist auf den Deutschen Bahnen das Prozentverhältniss der Einnahmen aus dem Personenverkehr zu den Gesammtverkehrs-Einnahmen von 29 auf 27,7 % gefallen, das der Einnahme aus dem Güterverkehr von 71 auf 72,3 % gestiegen. Ueber die Gesammteinnahmen aus den verschiedenen Quellen in den folgenden Jahren gibt die nachstehende Tabelle Aufschluss:

Verhältniss der Gesammteinnahmen der Deutschen Eisenbahnen zu den Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr.

Jahr	Personenverkehr in Millionen Mark	Verhältniss zu den Gesammtverkehrs-Einnahmen %	Güterverkehr in Millionen Mark	Verhältniss zu den Gesammtverkehrs-Einnahmen %
1868	117	29,0	287	71,0
1878	230	29,5	548	70,5
1880	236	28,5	592	71,5
1885	274	29,0	669	71,0
1890	334	27,7	873	72,3

Während dieses Zeitraumes sind also die Einnahmen aus dem Güterverkehr erheblich mehr gestiegen, als die aus dem Personenverkehr. Der Fortschritt in der Zeit von 1885 bis 1890 ist ein erstaunlich grosser. Gleichwohl sind die Einnahmen aus dem Güterverkehr der Deutschen Eisenbahnen geringer, als die der Britischen Eisenbahnen und unterscheiden sich sehr unvortheilhaft von denen in den Vereinigten Staaten. Das Einkommen aus beiden Quellen würde erheblich grösser gewesen sein, wenn nicht die Regierung die Güter- und Personentarife bedeutend während dieser Zeit herabgesetzt hätte. Die Durchschnittseinnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr haben während dieses Zeitraumes wie folgt gewechselt:

Jahr	auf 1 Person und auf 1 km ₰	auf 1 t Gut und auf 1 km ₰	Jahr	auf 1 Person und auf 1 km ₰	auf 1 t Gut und auf 1 km ₰
1868	3,70	5,18	1884	3,38	4,10
1878	3,59	4,66	1886	3,29	4,08
1880	3,50	4,41	1888	3,26	3,90
1882	3,46	4,22	1890	3,25	3,07

Diese Zahlen zeigen, dass die Gütertarife in dem gedachten Zeitraume bedeutend mehr ermässigt sind, als die Personentarife, nämlich seit 1868 um etwa 30 %. Die Durchschnittseinnahme für eine Tonne Güter auf einer Meile war übrigens in 1890 nicht grösser, als die für die Beförderung von einer Person auf derselben Entfernung. Die durchschnittliche Einnahme von allen Gütern war 1890 etwa ¾ d. für die Tonnenmeile, in den Vereinigten Staaten von Amerika etwas weniger als ½ d. Die durchschnittliche Einnahme für eine Gütertonnenmeile auf den Englischen Eisenbahnen ist unbekannt.

Die Personen- und Tonnenmeilen in den verschiedenen Jahren sind in folgender Tabelle zusammengestellt:

Jahr	Personenmeilen in 1 000	Gütertonnenmeilen in 1 000
1868	1 996 200	3 133 100
1878	3 823 100	7 131 200
1885	4 929 000	9 485 000
1890	6 321 000	13 578 000

Auch hieraus ersehen wir, dass der Güterverkehr bedeutend mehr als der Personenverkehr seit 1868 gestiegen ist; im Jahre 1890 betrug die Zahl der Gütertonnenmeilen mehr als das Doppelte der Personenmeilen. In der That hat sich der Güterverkehr von 1868 bis 1890 ungefähr vervierfacht. Er ist zwischen 1885 und 1890 ungefähr um den ganzen Betrag des Jahres 1868 gewachsen. Dies beweist auch, dass die Güter auf weiteren Entfernungen gefahren sind in den letzten Jahren, mit anderen Worten, dass grosse Mengen von Kohlen und anderen Gütern infolge der Ermässigung der Tarife von dem Binnenlande nach der Seeküste zur Verschiffung verfahren werden konnten. Die Frachten für diesen Verkehr sind oft beachtenswerth niedrig.

Ein auffallender und sehr werthvoller Theil der Berichte über die Deutschen Eisenbahnen ist die Güterverkehrs-Statistik, in welcher die Gegenstände in 76 Klassen eingetheilt sind und nicht nur die absoluten Mengen der Güter der einzelnen Klassen, sondern auch das Verhältniss des Gesammtverkehrs zu dem Verkehr innerhalb der einzelnen Bezirke und nach den anderen Bezirken, sowie die Mengen der aus- und eingeführten Güter verzeichnet sind. Es gibt keinerlei Eisenbahnstatistik, welche in ihrer Art so genau und so vollständig ist, wenngleich die Eisenbahnen des Vereinigten Königreichs daran gewöhnt sind, ziemlich ausführliche Angaben über die Mengen von Kohlen, welche sie nach der Hauptstadt und nach anderen Hauptmarktplätzen fahren, zu veröffentlichen. Die Veröffentlichung derartiger Berichte gibt ein werthvolles Mittel zur Beurtheilung der Bewegung und des Wachsthums der verschiedenen Industrien und hierfür haben die Angaben ein hohes Interesse, welches sich weit über das Interesse der Aktionäre hinaus erstreckt, welche nach diesen Zahlen ihre muthmaasslichen Dividenden ermitteln zu können glauben. In der nachstehenden Tabelle sind aus den Deutschen Veröffentlichungen für das Jahr 1889 9 Hauptartikel zusammengestellt und dabei die gesammte gefahrene Menge der Menge der zur Ausfuhr bestimmten Güter gegenübergestellt.

Gegenstand	Gesammtmenge in 1 000 t	davon zur Ausfuhr bestimmt in 1 000 t
Fabrikateisen . . .	5 019	658
Eisenerze	5 930	126
Weizen	2 119	91
Holz	8 723	222
Mehl usw.	2 417	22
Steine u. dgl. . . .	12 514	165
Steinkohlen	56 834	7 257
gebr. Kalk	1 739	18
Kartoffeln	1 316	91

Gesammtbeförderung aller Güter.

Jahr	1 = 1 000 t	Jahr	1 = 1 000 t
1886	113 615	1889	146 584
1887	122 222	1890	151 681
1888	134 920		

Auf den Britischen Eisenbahnen sind 1890 insgesammt zwei Mal soviel Mineralien gefahren, als auf den Deutschen Eisenbahnen.*)

*) Anm. der Redaktion. Es ist nicht ersichtlich, ob bei diesem Vergleich auch berücksichtigt ist, dass die Englische Eisenbahnstatistik und die Deutsche Güterverkehrs-Statistik auf verschiedenen Grundlagen beruhen. Bei der letzteren kommen Mengen unter 500 kg überhaupt nicht zur Anschreibung, ausserdem wird jede Tonne nur ein Mal gezählt, während sie in England für jeden Verkehr neu gezählt wird, wenn sich der neue Verkehr über mehrere Bahnen erstreckt.

Die Gesammtleistung der Deutschen Lokomotiven hat in dem gedachten Zeitraum auch beträchtlich gewechselt. Die Gesammtleistung und die durchschnittliche Leistung in einzelnen Jahren waren folgende:

Jahr	Nutzkilometer der Lokomotiven im eigenen Betriebe	Durchschnittliche Leistung einer Lokomotive
1868	101 443 838	21 958
1878	196 067 558	18 878
1885	257 814 509	20 904
1890	(rund) 334 760 000	(rund) 26 300

Die Leistungen der Deutschen Lokomotiven sind erheblich geringer, als die der Amerikanischen und selbst als die der Englischen Lokomotiven, obgleich die durchschnittliche Länge einer Fahrt in England nicht so bedeutend ist. Dies hat seinen Grund in der langsameren Fahrt der Deutschen Güterzüge. Die durchschnittlichen Leistungen der Lokomotiven sind in allen 3 Ländern gewachsen, in Deutschland jedoch nicht so viel, als in den beiden anderen Ländern.

Die Entwickelung der Betriebsmittel der Deutschen Eisenbahnen ergibt sich aus folgender Tabelle:

Anzahl der Lokomotiven, der Güterwagen und der Personenwagen auf den Deutschen Eisenbahnen.

Jahr	Lokomotiven	Güter- und Gepäckwagen	Personenwagen
1868	4 620	96 527	8 863
1878	10 640	216 240	19 263
1880	10 869	223 149	19 929
1882	11 362	235 544	20 892
1884	12 098	246 588	22 145
1886	12 642	251 735	23 224
1888	13 105	262 249	24 383

Endlich wollen wir noch die Entwickelung der Deutschen Eisenbahnen durch folgende Tabelle über die in den Jahren 1880—1889 auf den Eisenbahnen getödteten und verletzten Personen beleuchten. Das Jahr 1889 war ein besonders unglückliches. In den übrigen Jahren zeigt sich ein entschiedener Fortschritt und es beweist dies, dass die Sicherheit für Leib und Leben sowohl der Eisenbahnbediensteten als der Reisenden gestiegen ist.

Anzahl der getödteten und verletzten Reisenden und Angestellten auf den Deutschen Eisenbahnen:*)

Jahr	getödtet	verletzt	hierunter Reisende	
			getödtet	verletzt
1880 . . .	454	2 208	26	138
1881 . . .	470	2 129	18	90
1882 . . .	556	2 383	78	376
1883 . . .	564	2 113	24	87
1884 . . .	507	2 138	49	121
1885 . . .	503	2 362	22	68
1886 . . .	520	2 554	43	141
1887 . . .	463	1 334	27	107
1888 . . .	562	1 447	31	123
1889 . . .	602	2 112	40	174

*) Anm. der Redaktion. Der Fortschritt in der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes in den Jahren 1880 bis 1889 tritt deutlich hervor, wenn man neben die obigen absoluten die relativen Zahlen, d. h. die Anzahl der auf eine Million Zugkilometer und auf eine Million Wagenachskilometer ent-

Gutachten der Professoren Ritter und Tetmajer über den Einsturz der Mönchensteiner Eisenbahnbrücke.

Nach dem Einsturz der genannten Brücke wurden die Professoren Ritter und Tetmajer in Zürich vom Bundespräsidenten Welti in Bern unterm 15. Juni d. J. telegraphisch beauftragt, die Ursachen des Einsturzes zu erforschen und sich zu dem Zweck sobald als möglich nach Mönchenstein zu begeben. Nach sorgfältiger Untersuchung der Angelegenheit ist von den beiden genannten Professoren unterm 24. August d. J. ein hochinteressanter Bericht erstattet, welcher zu folgenden Schlussfolgerungen geführt hat:

1. Die Brücke war von Anfang an in einzelnen Theilen zu schwach und konstruktiv mangelhaft.
2. Das verwendete Eisen entspricht in Bezug auf Festigkeit und Zähigkeit zum grösseren Theil nicht den nothwendigen Anforderungen.
3. Die Brücke erfuhr bei Gelegenheit des Hochwassers vom Jahre 1881 eine bleibende Schwächung ihrer Tragfähigkeit.
4. Die im Jahre 1890 angebrachten Verstärkungen erstreckten sich nur auf einzelne Theile der Brücke; andere und wesentliche Schwächen blieben bestehen.
5. Eine Entgleisung des Zuges hat vor dem Einsturze der Brücke nicht stattgefunden.
6. Die Hauptursache des Einsturzes liegt in den zu schwachen Mittelstreben; durch die excentrische Befestigung der Streben und durch die geringe Qualität des Eisens wurde der Einsturz wesentlich befördert.

Die Eisenkonstruktion der Brücke wurde im Jahre 1874 von der Firma Eiffel & Comp. in Levallois-Perret projektirt und dieses Projekt gelangte mit einigen vom Oberingenieur Bridel angebrachten Modifikationen, ohne Genehmigung des Bundesrathes, zur Ausführung.

Das zum Brückenbau verwendete Eisen war Schweisseisen von stark wechselnder Güte, aus Belgien bezogen. Das Material der Hauptkonstruktionstheile erreichte nur im Mittel die Zugfestigkeit, welche man sonst als geringsten zulässigen Werth zu verlangen pflegt. Nach den Deutschen und den wenig davon abweichenden Schweizerischen Bestimmungen über die Güte des Materials von eisernen Brücken (die im Jahre 1887 vom Oesterreichischen Handelsministerium erlassenen Vorschriften sind noch schärfer) muss also das zur Mönchensteiner Brücke verwendete Material grösstentheils als ungeeignet bezeichnet werden.

Die Brücke war schon seit längerer Zeit bis zur Grenze ihrer Tragfähigkeit belastet und es bedurfte nur noch eines kleinen Anstosses, um sie zum Fall zu bringen.

Andererseits erwächst aus dem vorliegenden Gutachten die beruhigende Ueberzeugung, dass die Mönchensteiner Katastrophe nicht einer allgemeinen Unsicherheit der eisernen Brücken zuzuschreiben ist, sondern dass dieselben nach wie vor volles Vertrauen verdienen, vorausgesetzt, dass sie richtig berechnet, aus gutem Material und nach gesunden Grundsätzen erbaut sind und mit Aufmerksamkeit überwacht werden.

Mit dem vorstehend besprochenen Gutachten der Professoren Ritter und Tetmajer stimmt das von den Ingenieuren Zsckokke in Aarau und Seifert in Duisburg abgegebene Gutachten, welches in Nr. 77 S. 774 d. Ztg. vom 3. Oktober d. J. erwähnt ist, im wesentlichen überein. H. T.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Nachstehend verzeichnete Strecken der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau

a) Lublinitz-Herby (16,47 km),
b) Freistadt Ndr.-Schl.-Poppschütz (15,31 km),
c) Grottkau-Glambach (26,85 km),

von denen die Strecke zu a am 1. Dezember d. J. für den Personen- und Güterverkehr, die Strecke zu b am 1. Dezember d. J. für den Wagenladungsverkehr und die Strecke zu c am 15. Dezember d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden soll, sowie die 35,44 km lange Strecke Budweis-Gojau der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, welche am 15. d. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden sollte, sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3792 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 14. d. Mts.).

Nr. 3920 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 14. d. Mts.).

Nr. 3942 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Antrag auf Ergänzung der Anlage I des Vereins-Wagenübereinkommens durch Aufnahme von Bestimmungen über die Anbringung von Fusstritten an den Kopfseiten der offenen Güterwagen (abgesandt am 16. d. Mts.).

Nr. 3947 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs und an die Rumänische Staatsbahn, Begleitschreiben zum Protokoll der am 29./30. Oktober d. J. in München abgehaltenen Ausschusssitzung (die nächste Sitzung soll am 24. Februar 1892 oder, falls bis dahin nicht genügender Berathungsstoff vorliegen sollte, am 6. April 1892 in Köln stattfinden) (abgesandt am 16. d. Mts.).

Nr. 3960 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des in der Freiburger Sitzung des Wagenausschusses eingesetzten Unterausschusses, betreffend den Wagenverkehr mit den Schweizerischen Bahnen an Sonn- und Festtagen (abgesandt am 16. d. Mts.).

---

fallenden getödteten und verletzten Reisenden stellt. Es ist dies in folgender der amtlichen Statistik des Reichs-Eisenbahnamts entnommenen Tabelle geschehen:

Getödtete und verletzte Reisende.

Jahr	auf je 1 000 000 durchfahrene Zugkm	auf je 1 000 000 Wagenachskm	Jahr	auf je 1 000 000 durchfahrene Zugkm	auf je 1 000 000 Wagenachskm
1880	13,46	0,32	1885	11,68	0,29
1881	12,68	0,30	1886	12,39	0,33
1882	13,52	0,32	1887	6,99	0,17
1883	11,63	0,29	1888	7,35	0,17
1884	10,96	0,27	1889	9,24	0,22

Aus dem Deutschen Reich.

Unfälle im Monat September d. J.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt im „Reichs- und Staatsanzeiger“ veröffentlichten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat September d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 6 Entgleisungen und 2 Zusammenstösse auf freier Bahn, 22 Entgleisungen und 20 Zusammenstösse in Stationen und 200 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 229 Personen verunglückt, sowie 90 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 110 unerheblich beschädigt. Von den beförderten Reisenden wurden 4 getödtet und 22 verletzt, und zwar entfallen: 2 Tödtungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Köln (linksrh.), je 1 Tödtung auf die Verwaltungsbezirke

der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Köln (rechtsrh.) und zu Erfurt, 9 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Köln (rechtsrh.), 4 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau, 3 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Köln (linksrh.), 2 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin, je 1 Verletzung auf die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen sowie auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Frankfurt a/M., Magdeburg und Hannover. Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 27 getödtet und 144 verletzt, von Steuer- usw. Beamten 1 getödtet und 1 verletzt, von fremden Personen (einschl. der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 10 getödtet und 20 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 50 Beamte verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 33 687,79 km Betriebslänge und 1 002 831 242 geförderten Achskilometern) 237 Fälle; davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, auf der Main-Neckarbahn und in den Verwaltungsbezirken der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Köln (rechtsrh.) und zu Erfurt die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2 529,33 km Betriebslänge und 34 299 421 geförderten Achskilometern) 13 Fälle; davon sind verhältnissmässig auf der Stargard-Cüstriner Eisenbahn (einschl. Glasow-Berlinchen), auf der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn und auf der Lübeck-Büchener Eisenbahn die meisten Unfälle vorgekommen.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Berlin. Am 15. d. Mts. ist die Bahnstrecke Nieder-Schönweide (Johannisthal)-Spindlersfeld nach Maassgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 für den Güterverkehr in Wagenladungen in Betrieb genommen worden. Die Station Spindlersfeld hat nur Abfertigungsbefugnisse für die Beförderung von Gütern in Wagenladungen erhalten.

Direktionsbezirk Breslau. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau werden demnächst die nachstehend bezeichneten vollspurigen Nebenbahnen eröffnet:

1. Lublinitz-Herby, 16,47 km, am 1. Dezember d. J. für den Personen- und Güterverkehr;
2. Freystadt Ndr.-Schl.-Poppschütz, 15,31 km, am 1. Dezember d. J. für den Wagenladungsverkehr und
3. Grottkau-Glambach, 26,85 km, für den Personen- und Güterverkehr.

An denselben werden folgende Verkehrsstellen eingerichtet:

1. Lublinitz-Herby: Haltepunkt Kochanowitz, Haltestelle Lissau und Bahnhof III. Klasse Herby;
2. Freystadt Ndr.-Schl.-Poppschütz: Haltestelle Döringau, Bahnhof III. Klasse Neustädtel und Haltestelle Poppschütz;
3. Grottkau-Glambach: Haltestelle Giersdorf, Haltepunkt Rosen und Haltestellen Prieborn, Crummendorf und Glambach.

Der Station Herby und den Haltestellen Giersdorf, Glambach und Prieborn werden volle Abfertigungsbefugnisse für Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeuge, lebende Thiere, Stück- und Wagenladungsgüter beigelegt. Die Haltestelle Lissau ist für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Stück- und Wagenladungsgüter eingerichtet. Die Haltestellen Döringau und Poppschütz sind nur für den Wagenladungsgüter- und Vieh-Verkehr, die Station Neustädtel für die Abfertigung von Fahrzeugen, lebenden Thieren und Wagenladungsgütern und die Haltestelle Crummendorf nur für den Personen- und Wagenladungsgüter-Verkehr geeignet. Die Haltepunkte Kochanowitz und Rosen werden auch für den Personenverkehr eröffnet. Zur Ver- und Entladung von Sprengstoffen ist nur der Bahnhof Herby geeignet.

Die Strecke Lublinitz-Herby wird dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Breslau-Tarnowitz) zu Breslau, Grottkau-Glambach dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Neisse und Freystadt Ndr.-Schl.-Poppschütz dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Glogau unterstellt.

Eröffnungen und Erweiterungen der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Köln (linksrh.). Am 15. d. Mts. ist die zwischen den Stationen Mettlach und Taben gelegene Haltestelle Saarhölzbach, welche bisher nur für die Abfertigung von Gütern in Wagenladungen eingerichtet war, auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet worden.

Direktionsbezirk Magdeburg. Die am 1. d. Mts. für den gesammten Personen-, Gepäck-, Güter- und Vieh- usw. Verkehr eröffneten Stationen Hedwigsburg und Wendessen (vergl. Nr. 82 S. 783 d. Ztg.) sind zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen nicht geeignet. Die Station Wendessen ist gleichzeitig, wie es bei Hedwigsburg bereits geschehen, für den Privatdepeschenverkehr mit vollem Tagesdienst eingerichtet worden.

Bahnhof Friedrichstrasse in Berlin.

Am 15. d. Mts. ist der vom Reichstagsufer zugängliche, westliche Aufgang zum Stadtbahnsteig auf Bahnhof Friedrichstrasse für den Zu- und Abgang von Reisenden eröffnet, und gleichzeitig auch an diesem Ende des Bahnhofsgebäudes zur Bequemlichkeit der Reisenden eine Fahrkarten-Ausgabestelle errichtet worden.

Badische Staatseisenbahnen.

Die Generaldirektion der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen hat innerhalb der Stadt Karlsruhe eine durch ihre Organe verwaltete Expeditionsstelle für die Annahme von Expressgutsendungen errichtet, deren Dienst am 16. d. Mts. begonnen hat.

Rechnungsergebnisse der Württembergischen Eisenbahn-Betriebsverwaltung.

Im Etatsjahre 1890/91 beliefen sich nach endgültiger Feststellung die Einnahmen auf rund 35 785 983 ℳ, gegen den Etatssatz mehr um 3 172 583 ℳ, die Ausgaben auf 22 816 031 ℳ, gegen den Etatssatz mehr um 4 956 315 ℳ. Es ergab sich hiernach ein Mehrbetrag der Einnahmen von 12 969 953 ℳ.

Die Ablieferungen an die Staats-Hauptkasse haben 12 978 137 ℳ betragen, da eine Verminderung des Betriebsfonds um 8 184 ℳ stattfand, dieselben sind gegen das Etatsjahr von 14 753 685 ℳ um 1 775 547 ℳ zurückgeblieben.

Die Verzinsung der Eisenbahnschuld erforderte im Jahre 1890/91 15 002 700 ℳ. Der Reinertrag der Eisenbahnen reichte somit mit der Summe von 2 024 563 ℳ zur Verzinsung nicht aus. Im Rechnungsjahr 1889/90 war das Erträgniss hinter dem Zinsenbedarf um 471 893 ℳ zurückgeblieben.

Preussische Staatseisenbahnen.

Beschaffung von Schienen und Achsen.

Der „Reichsanz.“ schreibt: „Die Beschaffung der Schienen für die Preussischen Staatseisenbahnen erfolgt auf Grund von Verträgen, in denen eine fünfjährige Garantiezeit festgesetzt ist, während welcher die unbrauchbar werdenden Schienen zu ersetzen sind, sofern nicht ihre Unbrauchbarkeit durch gewisse äussere, vertragsmässig bestimmte Ursachen hervorgerufen ist. Die Anzahl der während der Garantiezeit gebrochenen ersatzpflichtig gewesenen Schienen bietet daher einen gewichtigen Anhalt zur Beurtheilung der Beschaffenheit der Schienen, soweit die Sicherheit des Betriebes in Frage kommt, wenn auch nicht ausser Acht gelassen werden darf, dass die Beschaffenheit der Strecke, auf der die Schienen verlegt sind, sowie die Stärke des Verkehrs ebenfalls einen erheblichen Einfluss auf die Zerstörung des Schienenmaterials ausüben.

Sorgfältige Ermittelungen haben ergeben, dass in den 7 Jahren 1884 bis 1891 überhaupt 3 012 903 Stück Schienen für die Preussischen Staatseisenbahnen geliefert und dass durchschnittlich während der Garantiezeit innerhalb dieses Lieferungsumfanges von je 10 000 Stück Schienen 1,8 Stück gebrochen und damit ersatzpflichtig geworden sind. In derselben Zeit sind von der obigen Gesammtzahl 329 076 Stück Schienen vom Bochumer Verein geliefert und sind durchschnittlich während der Garantiezeit in jedem Jahre von 10 000 Stück dieser Schienen des Bochumer Vereins 0,724 Stück gebrochen und ersatzpflichtig geworden.

Nach Vorstehendem und nach dem sonstigen Verhalten der von dem Bochumer Verein gelieferten Schienen ist das von diesem Werk gelieferte Material als gut zu bezeichnen. Die mehrfach in der Presse erhobene Beschuldigung gegen die Staatseisenbahn-Verwaltung, als ob sie durch Verwendung angeblich minderwerthigen Materials des Bochumer Vereins eine Verringerung der Betriebssicherheit zugelassen hätte, entbehrt hiernach durchaus der Begründung.“

In der „Wittener V.-Z.“ wurde kürzlich behauptet, dass in der Wittener Hauptwerkstätte die bisher vom Bochumer Verein für Personenwagen des Direktionsbezirks Elberfeld gelieferten Achsen infolge höherer Anordnung seit einiger Zeit durch Speichenachsen, welche eine Köln-Deutzer Firma lieferte, ausgewechselt würden. Die Königliche Eisenbahndirektion in Elberfeld hat dem Blatte hierauf eine Berichtigung übersandt, wonach die Hauptwerkstätte Auftrag erhalten hat, sämmtliche Achsen mit Flussstahl-Scheibenrädern, gleichviel aus welcher

Fabrik bezogen, welche bis jetzt noch unter Peronen-, Gepäck- und Postwagen sich befanden, bei sich bietender Gelegenheit gegen Radsätze anderer Konstruktion auszutauschen. Eine bestimmte Fabrik für die Ersatzachsen ist nicht vorgeschrieben, so dass auch Satzachsen mit gewalzten Scheibenrädern aus dem Werke des Bochumer Vereins zur Verwendung unter Personen-, Gepäck- und Postwagen kommen.

Freifahrtordnung.

Die Bestimmungen der Freifahrtordnung vom 18. Oktober 1889 finden fortan auch zu Gunsten der im Staatseinbahndienste beschäftigten Bauinspektoren, Regierungsbaumeister und Regierungsbauführer des Hochbaufachs Anwendung.

Berliner Stadt- und Ringbahn.

Die Zahl der auf der Berliner Stadt- und Ringbahn beförderten Personen betrug im Rechnungsjahre 1888/89 21 755 955, 1889/90 24 999 276, 1890/91 31 335 901.

Hiernach hat eine Verkehrszunahme stattgefunden im Jahre 1889/90 gegen 1888/89 um 14,9 % und im Jahre 1890/91 gegen 1889/90 um 25,3 % bezw. gegen 1888/89 um 44,0 %.

Von den beförderten Reisenden entfielen in Millionen auf den

	1888/89	1889/90	1890/91
Stadtverkehr	13,33	15,50	19,31
Stadt- und Ringverkehr	3,32	3,76	5,16
Ringverkehr	3,54	3,95	4,67
Vorortverkehr	1,57	1,79	2,19

Getreide-Staffeltarife.

Im Landes-Eisenbahnrathe wird die Wirkung des auf den Preussischen Bahnen mit dem 1. September d. J. eingeführten Staffeltarifes für Getreide und Mehl zur Sprache kommen. Der Vertreter des Aeltestenkollegiums der Berliner Kaufmannschaft will nach dem „Berl. Act.“ von den früher seitens desselben geltend gemachten Bedenken namentlich die Schädigung der grossen Berliner Mühlenindustrie hervorheben.

Projektirte elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin.

Dem Magistrat sind neuerdings zwei Entwürfe zur Anlage von elektrischen Bahnen zur Genehmigung unterbreitet worden. Der eine Entwurf geht von einem Herrn Schweder und Genossen in Charlottenburg aus, welche den Bau einer elektrischen Hochbahn vom Stadtbahnhof Zoologischer Garten über der Mittellinie des Schifffahrtskanals bis zum Görlitzer und Schlesischen Bahnhof beabsichtigen. Die 8,5 km lange Bahn soll am Kottbuser Thore, an der Bärwaldbrücke, am Halleschen Thore und Anhalter Bahnhofe, an der Potsdamer Brücke sowie am Lützowplatz und Zoologischen Garten Haltestellen erhalten. Die Benutzung des Schifffahrtskanals ist so geplant, dass derselbe durch eiserne Bogen in Abständen von etwa 30 m überwölbt und über deren Scheitelpunkten dann die Fahrbahn hinweggelegt wird. Ferner beabsichtigt zunächst der Direktor F. H. Poetsch zu Magdeburg im Weichbilde von Berlin zur Probe einen Einsteigeschacht von 8 m Durchmesser und 20 m Tiefe und einen in Eisen wasserdicht ausgebauten Tunnel von 3 m lichter Weite und wenigstens 30 m Länge zu erbauen. Dieser Tunnel einer Untergrundbahn soll den Nachweis liefern, dass durch sein anzuwendendes Verfahren die Sicherheit der Einsteigeschächte, die Sicherheit des Lebens der Arbeiter, der Schutz der Oberfläche im Interesse der Sicherheit der Gebäude, Röhrenleitungen und Kanäle und im Interesse der persönlichen Sicherheit und des öffentlichen Verkehrs garantirt werden kann. Nach ertheilter Genehmigung zum Bau dieses Probetunnels will sich der Unternehmer anheischig machen, demnächst eine 14 km lange Untergrundbahn in Berlin zu erbauen, zu welchem Zwecke ihm von einem Konsortium eine Bausumme von 50 Millionen Mark zur Verfügung gestellt sein soll. Bittsteller will sich verpflichten, nur einheimische Arbeiter zu beschäftigen.

Zerbster Strassenbahn.

Am 2. d. Mts. hat die Eröffnung des Betriebes auf der genannten Bahn stattgefunden.

Die Barmen-Elberfelder Strassenbahn-Aktiengesellschaft

hat das Betriebsjahr 1890/91 mit 56 826 Frcs. Mindereinnahmen und 8 925 Frcs. Mehrausgaben abgeschlossen.

Berliner Pferde-Eisenbahnen.

Der Petitionsausschuss der Stadtverordnetenversammlung hat sich in seiner letzten Sitzung dahin schlüssig gemacht, der Versammlung erneut zu empfehlen, das Gesuch um Ertheilung der Genehmigung zur Anlage einer Pferde-Eisenbahn von der Seller- und Müllerstrassen-Ecke bis zur Weichbildgrenze im Anschluss an eine über Plötzensee nach Spandau oder Saatwinkel weiter zu führende Strecke dem Magistrat zur Verfügung zu überweisen.

Fernsprechverbindung Berlin-Breslau.

Nach der „Schles. Ztg.“ ist kürzlich die Herstellung einer zweiten Bronzedrahtleitung für die Fernsprechverbindung Berlin-Breslau beendet worden. Die Reichs-Postverwaltung ist zur Anlegung dieser neuen Leitung sowohl durch das beständige starke Anwachsen des Fernsprechverkehrs mit Breslau als besonders auch dadurch veranlasst worden, dass in neuester Zeit die Fernsprecheinrichtungen einiger zwischen Berlin und Breslau liegenden Städte gleichfalls Anschluss nach Berlin und nach Breslau erlangen sollten oder erlangt haben.

Deutscher Handelstag.

Ueber die Frage der Verwendung der Ueberschüsse der Staatsbahnen wurde dem kürzlich in Berlin zusammengetretenen Ausschuss des Deutschen Handelsstandes dahin Bericht erstattet, dass die Verwendung dieser Ueberschüsse zur Bestreitung dauernder Ausgaben des Staates die Bahnen zu einem Finanzobjekte mache und demgemäss ihrer Aufgabe, dem wirthschaftlichen Leben der Nation zu dienen, entfremde, dass aber auch die Finanzlage des Staates, welche in Preussen mehr als irgend anderswo auf schwankende Einnahmen angewiesen sei, als ausserordentlich gefährdet erscheine, wenn auch noch die ihrer Natur nach schwankenden, aber in ihrem Betrage sehr bedeutenden Ueberschüsse der Staatseisenbahnen als Deckung für die dauernden Ausgaben fortlaufend angesehen werden. Die Ueberschüsse der Eisenbahnen, nach Abzug der Verzinsung der Staatsbahnschuld, müssten verwendet werden zur Tilgung dieser Schuld und zur Verbesserung und Erweiterung des Verkehrswesens, soweit die Eisenbahnen mit demselben in Beziehung stehen. — Der Ausschuss war mit diesen Ausführungen im allgemeinen einverstanden und beschloss, die Frage auf die Tagesordnung der nächsten Plenarversammlung zu setzen. Bezüglich der Einführung einer einheitlichen Zeit im Eisenbahndienst und im bürgerlichen Leben, ebenso hinsichtlich der Gesetzentwürfe, betreffend die Telegraphenanlagen und die Anlage von Elektrizitätswerken usw., beschloss der Ausschuss das Gleiche.

Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft.

In der Aufsichtsrathssitzung wurde seitens des Vorstandes über das Ergebniss des Geschäftsjahres vom 1. Juli 1890 bis 30. Juni 1891 Bericht erstattet und beschlossen, der auf den 26. d. Mts. einzuberufenden Generalversammlung die Vertheilung einer Dividende von 9 % in Vorschlag zu bringen.

Die Geisteskrankheiten im Eisenbahndienst.

Der Verein der Bahnärzte Berlins beschäftigte sich in einer seiner letzten Sitzungen mit der wichtigen Frage der Geisteskrankheiten im Eisenbahndienst. Nach einigen einleitenden Ausführungen des Vorsitzenden, Sanitätsrath Dr. Braehmer, über den gegenwärtigen Stand der Frage führte der Geheime Sanitätsrath Dr. Laehr als Referent ein, reichhaltiges Beobachtungsmaterial vor, das ihm eine langjährige Praxis an die Hand gegeben. In der Praxis handele es sich vor allem um die Lösung der bedeutungsvollen Frage, ob der Bahnarzt in Fällen der Wiedergenesung geisteskranker Bahnbediensteten allein imstande sei, die Entscheidung darüber zu treffen, ob Leute der bezeichneten Kategorie auf einen so verantwortungsvollen Posten, wie ihn namentlich der Maschinenführer auszufüllen habe, gestellt werden dürften, oder ob die Rückfallsgefahr eine solche Maassregel von vornherein ausschliessen müsste. In dieser Beziehung sei es von Wichtigkeit, die Ansichten berufener Fachleute, also der Irrenärzte, über die Frage der Wiederverwendung geisteskrank gewesener Beamten im Eisenbahndienste mit Rücksicht auf das jeweilige Maass der Rückfallsgefahr zu hören. Im Verfolg der eingehenden Besprechung, die einer grösseren Zahl von Mitgliedern Anlass gab, eine Reihe beobachteter Einzelfälle zu erörtern, sprach sich nach dem „R.-A.“ auch der als Gast anwesende Professor Dr. Mendel über die zur Erörterung stehende Frage aus. Er resümirte seine längeren, durch praktische Beispiele erläuterten Ausführungen dahin, dass in Fällen von Hallucinationserscheinungen und von Manie, sowie auch von Melancholie für genesen erklärte Personen als wieder verwendungsfähig bezeichnet werden dürften, während an Epilepsie leidende Personen, zu welcher Kategorie er auch die mit hysterisch-hypnotischen Erscheinungen Behafteten rechne, sowie infolge von Alkoholismus geistig geschädigte Leute im Hinblick auf die stetige Gefahr eines plötzlichen Rückfalles durchaus unfähig erschienen, im Eisenbahndienste Verwendung zu finden; bei den drei erstgenannten Arten von Geisteskrankheiten indessen sei die Gefahr eines plötzlichen Rückfalles nicht vorhanden, da ein solcher niemals plötzlich eintrete, sondern sich im Laufe eines gewissen Uebergangsstadiums durch verschiedene Anzeichen bemerkbar mache, so dass entweder der

Kranke von seinem bedrohlichen Zustande selber Meldung machen oder aber seine Umgebung, durch jene Anzeichen aufmerksam gemacht, für seine Entfernung von einem verantwortungsvollen Posten Sorge tragen werde. Die Versammlung stimmte in der Ueberzeugung überein, dass man bei der Wiederverwendung von Eisenbahnbediensteten in Anbetracht der hier obwaltenden grossen Verantwortlichkeit ausserordentlich vorsichtig zu verfahren habe, und erklärte sich einmüthig mit dem Vorschlage des Vorsitzenden einverstanden, es bei der bisher von den Bahnärzten beobachteten Praxis, sich gegen jede Zulassung von Bahnbediensteten, die mit Geisteskrankheiten behaftet gewesen, zum Dienste eines Maschinenführers auszusprechen, bewenden zu lassen.

Aus Russland.

Frachtüberhebungen.

Mit Inkrafttreten des allgemeinen Statuts für die Russischen Eisenbahnen, d. i. vom 16. Juli 1885 ab, müssen auf Grund dieses Gesetzes alle Frachtüberhebungen, welche von den geschädigten Personen nicht reklamirt werden, an die Reichsbank abgeführt werden, woselbst diese Beträge noch im Laufe eines Jahres zur Disposition gehalten werden für etwa später erhobene Reklamationen, worauf die nichtreklamirten Summen dann endgültig den Staatseinnahmen anheimfallen. Diese Maassregel ist von sehr segensreichem Einflusse gewesen, weil ehedem das transportirende Publikum in arger Weise durch Frachtüberhebungen gebrandschatzt wurde. Gegenwärtig haben die Bahnen keinerlei Veranlassung zu Ueberhebungen, weil diese doch schliesslich nicht den Bahnen selbst, sondern dem Staate zu Gute kommen. Soweit wäre die Sache ganz gut und schön, leider bekam dieselbe aber ein Nachspiel, über dessen Vortrefflichkeit die Auffassungen sehr getheilt sind. Vor etwa 2 Jahren ging den Bahnen der Auftrag zu, sie sollen alle diejenigen Summen, welche zuviel erhoben, noch nicht reklamirt und für die schon die Reklamationsansprüche bis zur Einführung des allgemeinen Statuts verjährt gewesen sind, zur Staatskasse abführen. Diese Forderung konnte nur von wenigen Bahnen erfüllt werden, weil der Modus der gegenseitigen Abrechnung unter den Bahnen nicht die Möglichkeit gewährte, diese Beträge genau festzustellen. Immerhin konnte es von einigen Bahnen für wenige Jahre vor 1885 geschehen. Diese Bahnen kamen aber dadurch in die Lage, ihr Ausgabebudget mit Summen belasten zu müssen, welche sie in früheren Jahren bereits in Einnahme verbucht und verrechnet hatten, trotz alledem waren es aber doch immer nachweisbar wirklich vereinnahmte Summen, die zurückgezahlt wurden.

Gegenwärtig ist die Staatsregierung aber noch um einen Schritt weiter gegangen. Es ist am 2. Juli d. J. ein Allerhöchster Befehl erfolgt, dass die Summen, welche der Krone à conto der zu viel erhobenen Frachtgelderbeträge zustehen und die in der Zeit von 9 Jahren vor Edirung des allgemeinen Statuts vom 16. Juli 1885 den Bahnen zugeflossen sind, gegenwärtig auch zur Kronskasse abgeführt werden sollen. Da nun aber diese Beträge nicht mehr buchmässig zu bestimmen möglich sind, so soll für die Jahre 1877 bis 1885 die Summe, welche der Kronskasse zu zahlen ist, in der Weise hergerechnet werden, dass das Verhältniss, welches sich für die Jahre 1886 bis 1889 zwischen den Betriebseinnahmen und denjenigen Summen, welche der Staatskasse an nicht reklamirten Frachtüberhebungen zugefallen sind, feststellen lässt, auch maassgebend sein soll für die Jahre 1877 bis 1885 und dann die entsprechenden Beträge zur Staatskasse abzuführen sind.

Dasselbe Gesetz trägt dem Finanzminister auf, die Rechnung aufzustellen und steht endlich fest, dass für den Fall, dass eine Gesellschaft aus irgend welchem Grunde gegen die Rechnung Klage zu führen sich veranlasst sehen sollte, der Finanzminister die Klage, nach Verständigung mit dem Minister der Verkehrsanstalten und den Reichskontroleuren, dem Ministerkomitee vorzulegen hat.

Die Folgen dieses Gesetzes sind klar, zunächst müssen Einnahmen aus den Jahren 1877 bis 1885 gegenwärtig, d. h. nach 14 Jahren, den Betriebsausgaben zur Last gebracht werden, und sodann werden etwa entstehende Differenzen, die zwischen dem Finanzminister und den Bahnen entstehen und welche doch eine Kapitalfrage berühren, administrativ erledigt.

Ministerialverfügung, betreffend Frachtbriefduplikate.

Die Verfügung des Ministers der Verkehrsanstalten vom 5. Oktober 1891 setzt Regeln fest, unter denen es gestattet sein soll, die Frachtbriefduplikate mit den Frachtbrieforiginalen der Sendung selbst beizugeben, sofern die Sendung aus solchen Gegenständen besteht, welche zu den einem schnellen Verderben ausgesetzten Objekten gehören und der Frachtbrief auf den Namen des Empfängers ausgestellt ist. Der Minister hat in dieser Beziehung und namentlich um den Empfängern solcher schnellverderblichen Sendungen diese rechtzeitig zuzuführen, bestimmt:

1. Dass die Versender solcher Güter, welche den Wunsch haben, dass das Frachtbriefduplikat die Sendung bis zur Empfangsstation begleite, in dem auf den Namen des Empfängers lautenden Frachtbriefe den Vermerk zu machen haben, „Duplikat liegt bei". Das Duplikat selbst ist an den Originalfrachtbrief anzunähen.

2. Die Uebersendung des Frachtbriefduplikates, wie vorher angegeben, wird jedoch nur unter der Voraussetzung zugelassen, dass auf dem Originalfrachtbrief neben der vorschriftsmässigen Stempelmarke auch die erforderliche Anzahl Briefmarken geklebt werde, entsprechend dem Gewichte des Dokumentes.

3. Die Vernichtung der Postmarken durch Aufdrucken der Stationsstempel ist die Pflicht des Stationsvorstehers.

4. Ist auf dem Frachtbrief die spezielle Adresse des Empfängers angegeben, so ist demselben der Eingang der Sendung anzuzeigen unter dem Bemerken, dass das Duplikat gleichzeitig eingegangen ist.

5. Ist das Frachtbriefduplikat unterwegs verloren gegangen, so ist hierüber telegraphisch der Versender durch Vermittelung der Absendestation zu benachrichtigen und dessen Disposition einzuholen. Trifft eine solche nicht innerhalb zweimal 24 Stunden ein, so wird mit der Sendung nach den Regeln über den Verkauf schnellverderblicher Gegenstände verfahren.

Von der Balkanhalbinsel.

Griechenland.

Die Piräus-Athen-Peloponnes Eisenbahngesellschaft beabsichtigte, von der Neubaulinie Pyrgos-Megalopolis-Kalamata Ende September d. J. die Anfangsstrecke Pyrgos-Olympia dem Verkehre zu übergeben.

Die internationale Baugesellschaft von Braine-le-Comte hat beim Bau der Linie Myli-Kalamata (Südgriechische Eisenbahngesellschaft) so arge Enttäuschungen erfahren und gleichzeitig unter den Finanzwirren in Portugal so stark gelitten, dass sie in der ausserordentlichen Generalversammlung vom 26. September d. J. ihre Auflösung beschliessen musste Nach den Baurechnungen hat nämlich die Gesellschaft für die genannte Linie eine Forderung von 6 937 520 Frcs., die grösstentheils, voraussichtlich bis zur Höhe von 5 Millionen Francs, verloren ist. In dem Rechenschaftsbericht, den der abgetretene Verwaltungsrath der Baugesellschaft einer am 13. Oktober d. J. abgehaltenen ordentlichen Hauptversammlung erstattet hat, sind folgende, die Eisenbahn Myli-Kalamata betreffende Angaben enthalten:

„Ohne die Bedeutung der Opfer, die uns die Unternehmung Myli-Kalamata auferlegte, verkennen zu wollen, fanden diese doch ihren Ausgleich in den verschiedenartigen Vortheilen, die unsere Gesellschaft aus ihrer Theilnahme an der Südgriechischen Eisenbahngesellschaft zog. Unsere Gesellschaft war zu lohnendem Preise mit dem Bau von 220 km neuer Linien betraut, abgesehen von den 34 km der Linie Xerokambi-Gythion, die den Gegenstand besonderer Abmachungen bildeten; die Uebernahme dieser 220 km hatte eine Bedeutung von 15,4 Millionen Francs Gold oder 70 000 Frcs. für 1 km. Ausserdem erhielt unsere Gesellschaft als Preis ihrer Zubringung der Konzessionen für den Bau und Betrieb dieser Linien 22 800 voll eingezahlte Antheilscheine, die zum Satze von je 250 Drachmen eine Gesammtsumme von 5,7 Millionen Drachmen darstellten. Der Werth der Antheilscheine (1. und 2. Reihe) der Südgriechischen Eisenbahngesellschaft musste durch die Betriebserträge des Netzes, dessen Konzession wir erhalten hatten, bestimmt werden; nun überstiegen die Einnahmen der Stammlinie Myli-Kalamata unsere seinerzeitigen Schätzungen schon jetzt, obwohl diese Linie nur streckenweise betrieben wird und dieser Betrieb eben erst angefangen hat; der Betrieb der noch zu bauenden Ergänzungslinien wird sicherlich gleichfalls einträglich sein. Der Werth, den wir unserm Bauvertrag für die Ergänzungslinien beimaassen, gründete sich auf Schätzungen, die seitdem bekräftigt wurden; denn erfahrene und zahlungsfähige Bauunternehmer haben uns unter Bestellung von baarer und anderer Bürgschaft für die Ausführung der einzelnen Strecken Angebote zu Preisen gemacht, die bedeutend hinter den uns bewilligten zurückbleiben.

Aber um die Vortheile, die uns unsere Antheilscheine der Südgriechischen Eisenbahngesellschaft und unser Bauvertrag für die Ergänzungslinien sicherten, zu erhalten, hätte uns die Vollendung der Linie Myli-Kalamata nicht neue und ausser allen vernünftigen Vermuthungen stehende Opfer auferlegen müssen. Der Bau war angesehenen Fachmännern anvertraut worden, die sich im Anfang mit bedeutenden Kapitalbeiträgen betheiligten und dadurch die Erwartung auf thätige Mitwirkung rechtfertigten; er schritt aber nicht mit der

nöthigen Schnelligkeit fort und endigte damit, dass er ein alle Schätzungen übersteigendes Kostenerforderniss darthat. Andererseits wurden wir Ende November 1890 dahin geführt, den Vertrag, betreffend den Bau der Eisenbahn Myli-Kalamata in eigener Verwaltung, auflösen zu müssen; wir glauben aber, dass die Summen, die unsern Vertragsgegnern infolge dessen zugesprochen wurden, reichlich durch die Entschädigungsforderungen, die sich gegen sie richten werden, aufgewogen werden. Abgesehen von diesen sind wir berechtigt, noch andere dasselbe Unternehmen betreffende Ansprüche geltend zu machen, halten es aber nicht für angebracht, jetzt schon näheres darüber mitzutheilen. Da wir in uns selbst nicht mehr die erforderlichen Hilfsmittel fanden, um den ebenso übermässigen wie unerwarteten Anforderungen für die Vollendung der Linie Myli-Kalamata zu begegnen, mussten wir uns, nachdem wir seit Ende 1890 vergeblich die Verwirklichung verschiedener Finanzgeschäfte versucht hatten, an unsere Vertragstheilnehmer in der Südgriechischen Eisenbahngesellschaft wenden. Nach langen und schwierigen Verhandlungen in Athen ist am 5. Juli d. J. ein Vertrag mit der Banque de Crédit industriel in Athen abgeschlossen worden, der den Zweck hat, uns die erforderlichen Hilfsmittel für die Vollendung der Eisenbahn Myli-Kalamata zu liefern; er entlastet uns zugleich von den an die Südgriechische Eisenbahngesellschaft zu leistenden Zahlungen und erkennt uns einen Antheil von 20 % von den Reinerträgen dieser Gesellschaft zu. Dafür verpflichtet er uns aber zur Aufgabe unserer sämmtlichen Antheilscheine der Südgriechischen Eisenbahngesellschaft, sowie unserer Bauverträge für die Ergänzungslinien. Indessen bedürfen gewisse Bestimmungen dieses Vertrages der Genehmigung durch die Griechischen Kammern; überdies sind wir unter Umständen der Auflösung des genannten Vertrages infolge der neuerdings für die Vollendung der Eisenbahn Myli-Kalamata für nothwendig erkannten Opfer ausgesetzt."

Bücherschau.

Album de Statistique Graphique de 1890—1891. Herausgegeben vom Französischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Imprimerie Nationale. 1891.

Der uns vorliegende 12. Jahrgang des Album de Statistique Graphique (den 11. Jahrgang besprachen wir in Nr. 22 S. 216 fg. d. Ztg.) ist um 6 Monate früher im Jahre als die vorigen Jahrgänge erschienen. Derselbe umfasst 21 Tafeln (darunter 9 ganz neue), während der vorige Jahrgang 26 Tafeln enthielt. Davon sind 5 Blätter dem Eisenbahnverkehr des Jahres 1889 gewidmet, nämlich 2 Blätter stellen die kilometrischen Brutto- und Nettoeinnahmen, 1 Blatt den Personenverkehr und 1 Blatt den Güterverkehr des genannten Jahres in derselben Weise dar, wie in der vorigen Auflage dieselben Verhältnisse für 1888 veranschaulicht wurden, indem farbige Bänder, welche neben den Bahnlinien herlaufen, durch ihre verschiedene Breite die Stärke der Einnahmen bezw. des Personen- und Güterverkehrs angeben. Das Jahr 1889 war bekanntlich das Jahr der Pariser Weltausstellung und des Verkehrsaufschwunges nach andauernder Verkehrskrise. Diese Momente kommen auf den erwähnten Blättern, wenn man dieselben mit den betreffenden Blättern des Vorjahres vergleicht, zur klaren Anschauung. Die Personenkilometer sind gegen das Vorjahr um 20 % (von 7 208 653 853 auf 8 627 871 321), die Tonnenkilometer um 600 Millionen Francs (beinahe 6 %) auf über 11 Milliarden (11 025 369 941) gestiegen, während das Bahnnetz um 2,5 % (um 786 km meist wenig produktiver Linien) auf 32 914 km sich vergrössert hat. Die Bruttoeinnahmen für das Kilometer sind von 32 487 Frcs. auf 34 770 Frcs. (+ 7 %) und die Nettoeinnahmen von 15 620 Frcs. auf 16 879 Frcs. (+ 8 %) gestiegen.

Tafel 5 veranschaulicht die Zahl und die Einnahmen von den durch die Eisenbahnen transportirten Postgütern (colis posteaux) von 1884—1889, in welchem letzteren Jahre mehr als 30 Millionen Kollis und kleine Packete transportirt wurden, welche eine Einnahme von 24 164 747 Frcs. brachten, wogegen die Anzahl der übrigen Eilgüter seit 1882 fast unverändert blieb, ja gegen 1881 zurückgegangen ist.

Während die Tafeln 1—5 sich lediglich mit den Betriebsergebnissen der Französischen Eisenbahnen beschäftigen, wird in Tafel 6 ein sehr anschauliches Bild von der Längenentwickelung des Eisenbahnnetzes der Erde am 1. Januar 1889 vorgeführt, woneben das Verhältniss der Länge der in Betrieb befindlichen Eisenbahnlinien zu dem Flächeninhalt und der Einwohnerzahl des betreffenden Staates (mittelst Diagramme) angegeben wird. Die Gesammtlänge der Eisenbahnlinien der Erde betrug am genannten Tage 571 771 km, wovon 214 252 km (37,5 %) auf Europa und 251 292 km (53,1 %) auf die Vereinigten Staaten von Nordamerika entfallen. Auf die verschiedenen Staaten Europas vertheilte sich jene Gesammtsumme wie folgt: Deutsches Reich 40 826 km (= 7,1 %), Frankreich 35 264 km (= 6,2 %), Grossbritannien 31 897 km (= 5,6 %), Russland 29 410 km (= 5,1 %), Oesterreich-Ungarn 25 735 km (= 4,5 %), Italien 12 351 km (= 2,2 %), auf die übrigen Europäischen Staaten 38 773 km (= 6,8 %). Auf Asien fallen 25 415 km (= 5 %), davon 23 359 km (= 4,1 %) auf Englisch Indien, auf Afrika 8 309 km (= 1,5 %), auf Australien 16 790 km (= 2,9 %). Von Interesse ist es, diese Angaben mit denen über das Jahr 1883 zu vergleichen, welche in dem Album für 1885 enthalten sind. Danach hat in 6 Jahren die Länge der Eisenbahnen auf der Erde um 124 671 km zugenommen, also jedes Jahr um 20 778 km. Wie in betreff der Länge der im Betrieb befindlichen Strecken, so auch in betreff der Schnelligkeit der Entwickelung steht Nordamerika hierbei an erster Stelle. Seit 1883 ist dessen Bahnnetz um 57 324 km (= 46 %), dasjenige Europas um 31 064 km (= 25 %) gewachsen. Aus den Diagrammen ist übrigens ersichtlich, wie die Länder mit dünner Bevölkerung und grossem Flächenraum, z. B. Schweden, die Vereinigten Staaten, Canada und Australien einen sehr hohen Koeffizienten von Eisenbahnen im Verhältniss zur Höhe der Bevölkerung und einen sehr niedrigen im Verhältniss zum Flächenraum des Landes haben, während im Gegensatz dazu die Staaten mit dichter Bevölkerung, wie Grossbritannien und Belgien, das umgekehrte Verhältniss zeigen.

Die Darstellungen auf den Tafeln 8—13 beschäftigen sich mit der bekanntlich sehr entwickelten Binnenschifffahrt Frankreichs (in Tafel 8 wird die beförderte Tonnenzahl bereits für 1890 angegeben, während die übrigen Tafeln sich auf den Verkehr von 1889 beziehen), Tafel 15 und 16 mit der Ein- und Ausfuhr der Französischen Seehäfen in 1876—1889; Tafel 14 gibt ein sehr instruktives Bild von der Bedeutung der Seehäfen der ganzen Erde, eingetheilt je nach ihrer Tiefe in 3 Kategorien. Tafel 17 beschäftigt sich mit den Reichsstrassen (Routes nationales), gibt die Löhne der Arbeiter und die Kosten der Unterhaltung (des Materials usw.). Tafel 18, 19 und 20 ist dem Personenverkehr in den Strassen von Paris im Ausstellungsjahr 1889 gewidmet, indem 1. der Omnibusverkehr, 2. der Verkehr der Tramways und Dampfschiffe innerhalb der Mauern und auf den Bahnhöfen von Paris, 3. der Tramways der Umgebung (banlieu) und der Dampfschiffe extra muros in anschaulichen Bildern vorgeführt werden. Es werden hiermit die im vorigen Jahrgang enthaltenen graphischen Darstellungen, betreffend den Verkehr während der Pariser Weltausstellung, in trefflicher Weise ergänzt.

Die letzte Tafel (Nr. 21) stellt graphisch die statistischen Resultate der Arbeiterunfälle im Deutschen Reich während des Jahres 1887 in anschaulicher Weise dar und zwar einestheils die Gesammtresultate und anderentheils die Spezialresultate von 32 Haupt-Unfallsgenossenschaften. Wir behalten uns vor, auf diese Darstellung zurückzukommen.

Personalnachrichten.

Aus Württemberg.

Auf die Stelle eines Ober-Bauraths bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen wurde der Baurath tit. Ober-Baurath Bracher bei der Generaldirektion befördert.

Ernannt wurden der Abtheilungsingenieur Burkhardt zum Bauinspektor für den Eisenbahnbau vorläufig mit dem Wohnsitz in Stuttgart, der Abtheilungsingenieur Aldinger zum Betriebs-Bauinspektor in Weikersheim.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrswiederaufnahme.

Der Betrieb auf der seit dem 1. d. Mts. für den Güterverkehr gesperrt gewesenen Strecke Etgersleben-Egeln ist seit dem 9. d. Mts. wieder aufgenommen.

Magdeburg, den 14. Novbr. 1891. (2296)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen im Direktionsbezirk Berlin. Mit Gültigkeit vom 1. November 1891 ist die für die Station Pillgram und vom 15. November 1891 die für die Stationen Dupiewo und Poln. Nettkow bestehende Beschränkung, dass Sendungen nach den Stationen nur frankirt, von denselben nur unfrankirt und in beiden Richtungen ohne Nachnahme zur Auflieferung gelangen dürfen, aufgehoben.

Berlin, im November 1891. (2297MG)

Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Lokal-Güterverkehr Nord-Ostseeverkehr. Deutsch-Dänischer, Deutsch-Schwedisch-Norwegischer und Deutsch-Skandinavischer Verkehr. Vom 1. Januar 1892 ab wird der Bahnhof Hamburg B. für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern im Verkehr von und nach allen nördlich der Station Altona gelegenen Stationen geschlossen; gleichzeitig treten die direkten Tarifsätze dieses Bahnhofs mit den genannten Stationen im Lokalverkehr, Nord-Ostseeverkehr und in den Deutsch-Dänisch-Skandinavischen Verkehren für Eil- und Frachtstückgüter ausser Kraft. Die kilometrischen Entfernungen des Bahnhofs Hamburg B. in diesen Verkehren von und nach dem Norden gelten fortan nur noch für den Wagenladungsverkehr.

Altona, den 15. November 1891. (2298)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Dezember d. J. tritt für die Beförderung von Erzen in Wagenladungen von 10000 kg zwischen Schmiedeberg (B. E. B.) und Zwickau i/S. ein Frachtsatz von 0,38 ℳ für 100 kg in Kraft.

Dresden, am 14. November 1891. (2299)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Die auf Seite 3 des vom 20. Oktober alten/1. November neuen Stils 1888 gültigen Anhangs I zum Deutsch-Russischen Gütertarif unter laufender Nr. 6 enthaltene Bestimmung über die Verzollung der Güter im Verkehr nach Charkow usw. wird vom heutigen Tage ab aufgehoben und ist daher am angegebenen Ort zu streichen.

Bromberg, den 9. November 1891. (2300)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Dezember 1891 wird in dem Reexpeditionstarif für die Beförderung von Flachs, Flachsheede, Hanf etc. ab Elbing und Königsberg i. Pr. nach Deutschen und Niederländischen Stationen vom 1. April 1889 ein neuer Frachtsatz für Hanf, Hanfgarn (sogenanntes Seilergarn) und Hanfheede im Verkehr von Königsberg i. Pr. nach der Station Grohn-Vegesack des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover zur Einführung gebracht. Derselbe beträgt 2,11 ℳ für 100 kg.

Bromberg, den 10. November 1891. (2301)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. ab werden die für den gesammten Güterverkehr eingerichteten Stationen Wolmirsleben und Unseburg der Strecke Etgersleben-Unseburg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg in den Staatsbahn-Güterverkehr Elberfeld-Magdeburg einbezogen. Der Frachtberechnung werden bis auf weiteres im Verkehr mit Wolmirsleben die um 7 km und im Verkehr mit Unseburg die um 10 km erhöhten Entfernungen der Station Etgersleben zu Grunde gelegt.

Elberfeld, den 12./11. 1891. (2302)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbumschlags-Verkehr Westösterreich-Riesa-Elbkai. Am 1. Januar 1892 gelangt an Stelle des Elbumschlagstarifs Oesterreich-Riesa-Elbkai vom 1. Januar 1889, nebst Nachträgen, ein neuer Tarif unter obiger Bezeichnung zur Einführung, der neben zahlreichen Frachtermässigungen auch theilweise Erhöhungen gegenüber den z. Zt. gültigen Frachtsätzen enthalten wird.

Hierüber ertheilt unser Verkehrsbüreau schon jetzt Auskunft.

Die Ausgabe des neuen Tarifs erfolgt in der ersten Hälfte des Monats Dezember d. J.

Dresden, am 11. November 1891. (2303)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Schlesisch-Süddeutscher Verband Mit Wirksamkeit vom 15. November l. J. wird die Station Groschowitz der K. Eisenbahndirektion Breslau für Gütersendungen des Spezialtarifs III in den Tarif einbezogen. Die Frachtsätze sind in den betheiligten Stationen zu erfahren.

München, den 8. November 1891. (2304)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Am 15. November 1891 wird die diesseitige Station Groschowitz mit direkten Frachtsätzen des Spezialtarifs III in den Ostdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verband, Theil II, Heft 1, aufgenommen und zwar finden für Groschowitz die für Oppeln bestehenden Frachtsätze des Spezialtarifs III Anwendung.

Breslau, den 13. November 1891. (2305)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Deutschen Verwaltungen.

Kohlenverkehr Böhmen-Werrabahn. Am 1. Januar 1892 erscheint ein neuer Tarif, welcher Frachtsätze für die Stationen Kaznau, Nezvestic, Obergeorgenthal und Tremosna nicht wieder mit enthält.

Der Zeitpunkt, von welchem ab der neue Tarif käuflich zu haben ist, wird noch besonders bekannt gegeben werden.

Meiningen, den 14. November 1891. (2306)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.

Ostpreussisch-Bayerischer Güterverkehr. Unter Hinweis auf unsere Bekanntmachungen vom 14. August und 10. September d. J. bringen wir zur Kenntniss, dass der von uns angekündigte neue Ostpreussisch-Bayerische Gütertarif am 1. Januar 1892 in Kraft tritt und zum Preise von 0,70 ℳ für das Stück von den Verbandsstationen bezogen werden kann.

Erfurt, den 14. November 1891. (2307)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Oesterreichischer und Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Dezember d. J. treten direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 a, b (Holz) für den Verkehr zwischen Iglau (Oesterr. N. W. B. und K. K. Oesterr. St. B.) und Okrischko einerseits, sowie Limmritz andererseits, sowie solche des Ausnahmetarifs 6 c (Schleifholz) zwischen Battelau einerseits und Barthelsdorf, Limmritz, Steina und Zwickau i/S. andererseits in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 12. November 1891. (2308)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Die im Tarifhefte 2 und dem Anhange hierzu, gültig vom 15. Oktober d. J., enthaltenen Frachtsätze für die diesseitige Station Breslau gelten nur für den Freiburger Bahnhof und diejenigen für die diesseitige Station Berlin nur für den Schlesischen und Görlitzer Bahnhof, wie dies auch hinsichtlich der gleichen Frachtsätze des früheren Tarifs der Fall war. Zur Begegnung von etwaigen Zweifeln bringen wir dies hiermit zur öffentlichen Kenntniss. (2309MG)

Berlin, den 12. November 1891.
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Gütertarif Altona-Breslau. Mit dem 15. November d. J. treten für die Beförderung von Eisen und Stahl des Spez.-T. II zur überseeischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern in Wagenladungen von 10000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht Ausnahmefrachtsätze von Kotzenau nach Hamburg B und Altona in Höhe von 1,03 ℳ bezw. 1,04 ℳ für 100 kg in Kraft.

Altona, den 12. November 1891. (2310)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbands-Güterverkehr. Am 15. d. Mts. tritt ein Frachtsatz für die Beförderung von getrockneten Malztrebern in Wagenladungen von 10000 kg zwischen Pilsen (K. K. Oesterr. Stsb.) und Liebertwolkwitz in Höhe von 1,14 ℳ für 100 kg mit vorläufiger Gültigkeit bis 31. Dezember 1892 in Kraft.

Dresden, am 12. November 1891. (2311)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehre Hannover-Magdeburg und Magdeburg-Oldenburg. Die Stationen Unseburg und Wolmirsleben werden vom 15. d. Mts., dem Tage der Betriebseröffnung ab, für die Abfertigung von Eil- und Frachtgütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in die oben bezeichneten Verkehre aufgenommen. Das Nähere ist bei den genannten Stationen, sowie in den Verkehrsbüreaus der betheiligten Verwaltungen zu erfragen. (2312)

Magdeburg, den 12. November 1891.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Vom 15. d. Mts. ab wird die Station Berg i. d. Pfalz der Pfälzischen Eisenbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 16 für die Beförderung von Gaskoks von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) mit den um 0,10 ℳ für 100 kg erhöhten Frachtsätzen der Station Landau Hauptbahnhof aufgenommen.

Köln, den 12. November 1891. (2313)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Güterverkehr Köln (linksrheinisch)-Oberhessen. Am 20. November d. J. tritt der 6. Nachtrag zum Gütertarif vom 1. Januar 1889 für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) und den Grossherzoglich Oberhessischen Eisenbahnen in Kraft.

Derselbe enthält u. a. Aenderungen und Ergänzungen zu II A „Besondere Bestimmungen zu dem Betriebsreglement“, zu II D b „Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen“, zu II F b „Ausnahmetarife“ sowie (zu II E „Kilometerzeiger“) Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Büdesheim, Fremmersdorf, Göttelborn, Lampaden und Neef des Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch).

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Köln, den 18. November 1891. (2314)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Staatsbahn - Güterverkehre Köln (rechtsrh.)-Berlin, -Breslau, -Bromberg, -Erfurt und -Frankfurt a/M. Die neu eröffnete Haltestelle Fahr unseres Bezirks wird vom 15. d. Mts. ab in die obenbezeichneten Verkehre aufgenommen.

Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Köln, den 14. November 1891. (2315)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Am 15. November 1891 wird zu dem **Staatsbahn-Gütertarif Elberfeld-Altona** vom 15. August 1891 der Nachtrag II herausgegeben, welcher unter anderem Ausnahme-Frachtsätze für Eisen der Spezialtarife I und II im Verkehr mit den Stationen Bergisch-Gladbach und Küllenhahn des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld, sowie für Eisen des Spezialtarifs II im Verkehr mit der Station Spandau des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona enthält.

Der Nachtrag kann von den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen unentgeltlich bezogen werden.

Elberfeld, den 12./11. 91. (2316)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutscher Eisenbahn-Verband. Die im Heft 9 des Verbands-Gütertarifs für die Stationsverbindung Aschaffenburg-Schweigern enthaltene Tarifentfernung wird mit Wirkung vom 1. Januar 1892 ausser Gültigkeit gesetzt und findet die Güterabfertigung von diesem Zeitpunkte ab nur noch im Badisch-Bayerischen Verkehr statt.

Karlsruhe, den 13. November 1891. (2317)
Generaldirektion
der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen.

Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Wilhelm-Luxemburg-Bahn. Nachtrag VI zum Lokal-Gütertarif gelangt zum 15. d. Mts. zur Einführung. Kostenfrei.

Strassburg, den 11. November 1891. (2318)
Kaiserliche Generaldirektion.

Im **Süddeutschen Eisenbahn-Verband (Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr)** gelangt mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1891 der Theil VI Heft Nr. 3 des Verbands-Gütertarifs zur Ausgabe, welcher Ausnahme-Frachtsätze für Obst aus Böhmen, Mähren usw. nach Süddeutschen Stationen enthält.

Exemplare dieses Tarifes können bei den betheiligten Verwaltungen um den Preis von 0,60 ℳ = 30 kr. Oe. W. bezogen werden.

Hierdurch werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 4 im Theil II Heft Nr. 1, 2 u. 3 des Nordösterreichisch-Mittelrheinischen Gütertarifs vom 1. September 1889 aufgehoben; insoweit jedoch Frachterhöhungen eintreten, gelten die Taxen des bezeichneten Ausnahmetarifes Nr. 4 noch bis zum 15. Januar 1892.

München, den 13. November 1891. (2319)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Am 31. Dezember 1891 werden die Tarifhefte Nr. 1 und Nr. 2 vom 1. November 1879 bezw. vom 1. August 1883 für den **Bayerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Güterverkehr** nebst den hierzu erschienenen Nachträgen aufgehoben.

Neue Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der K. B. Staatseisenbahnen einerseits, dann Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und der in Verbindung mit diesen verwalteten Eisenbahnen in Nieder- und Oberösterreich, Steiermark, Krain, Kärnten, Salzburg, Tirol und Vorarlberg, sowie Stationen der Oesterreichischen Linien der K. K. priv. Südbahngesellschaft andererseits gelangen durch Theil II Heft 1 des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Verbands-Gütertarifs voraussichtlich am 1. Januar 1892 zur Einführung.

Die neuen Frachtsätze haben bedeutende Ermässigungen, theils aber auch geringe Erhöhungen im Gefolge.

München, den 13. November 1891. (2320)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Durch den Lokal-Gütertarif der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen vom 1. Juli 1891 und durch den Lokal-Gütertarif der K. Bayerischen Staatseisenbahnen vom 1. August 1890 sind die derzeit bestehenden Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen Bayerischen Stationen einerseits und Stationen der in Böhmen gelegenen Linien der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und der in Verbindung mit diesen verwalteten Eisenbahnen andererseits wesentlich unterboten, weshalb Ende Dezember 1891 ausser Wirksamkeit gesetzt werden:

1. Sämmtliche im Tarifhefte II für den Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Güterverkehr vom 1. April 1879 und in den hierzu erschienenen Nachträgen I—IX enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Bilin, Brüx, Dobran, Dux-Ladowitz, Hammern-Eisenstrass, Janovic, Kaschitz, Kaznau, Klattau, Kriegern, Neuern, Neusattel-Schaboglück, Obernitz, Petersburg-Jechnitz, Pilsen, Pladen, Plass, Podersam, Postelberg, Prestitz, Rudig, Saaz, Scheles, Schwihau, Spitzberg und Tremosna der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen.

2. Alle im Tarifhefte III für den Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Güterverkehr vom 1. April 1879, sowie in den hierzu erschienenen Nachträgen I—XI enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Bodenbach, Dux-Liptitz, Eisenberg, Görkau, Kosten, Obergeorgenthal, Oberleutensdorf, Ossegg, Rosenthal-Graupen und Teplitz-Waldthor der K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn und

3. das Tarifheft IV für den Oesterreichisch-Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Güterverkehr vom 1. April 1879 nebst den hierzu ausgegebenen Nachträgen I—XV.

Neue Frachtsätze sind in der Aufstellung begriffen und gelangen dieselben für die Stationen Krems, Nussdorf, Sigmundsherberg und Wien K. F. J. B. durch Theil II, Heft 1 des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Verbands-Gütertarifs voraussichtlich am 1. Januar 1892 und für die in Böhmen gelegenen Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen durch Theil II, Heft 3 des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Verbands-Gütertarifs voraussichtlich am 1. März 1892 zur Einführung.

Die neuen Tarife haben bedeutende Ermässigungen, theils aber auch geringe Erhöhungen im Gefolge.

Entsprechende Nachträge zu den Tarifheften II und III für den Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Güterverkehr vom 1. April 1879 werden rechtzeitig übergeben werden.

München, den 13. November 1891. (2321)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Staatsbahnverkehr Magdeburg-Erfurt. Am 20. November d. J. gelangt der Nachtrag XIV zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Aenderungen bezw. Ergänzungen der besonderen Bestimmungen,
II. Tarifkilometer für die neu einbezogenen Stationen Lüchow, Stedendorf, Unseburg, Wolmirsleben und Wustrow des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg,
III. Ergänzungen der Stations-Tariftabellen,
IV. Aenderungen bezw. Ergänzungen der Ausnahmetarife,
V. Aenderung von Stationsnamen,
VI. Berichtigungen.

Von dem gleichen Zeitpunkte ab werden die Stationen Hedwigsburg, Unseburg, Wendessen und Wolmirsleben des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren und die Station Neuekrug des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg für die unbeschränkte Abfertigung von lebenden Thieren in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei welchen der Nachtrag XIV zum Gütertarif auch käuflich zu haben ist.

Erfurt, den 13. November 1891. (2322)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Frankfurt-Oberhessisch-Bayerischer Güterverkehr. Vom 20. d. Mts. wird für Brennholzsendungen in Wagenladungen von 10000 kg zwischen Jossa und Nürnberg C. Bhf. ein ermässigter Frachtsatz eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Stationen. (2323)

Frankfurt a. M., den 13. November 1891.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a. M.-Hannover. Am 1. Dezember d. J. kommt der Nachtrag XI zum Gütertarife für den obenbezeichneten Verkehr zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der „Besonderen Tarifvorschriften“ und des Tarifs für Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen, Aenderung von Stationsnamen, Entfernungen und Frachtsätze für mehrere neuaufgenommene Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a. M. und Hannover, Aenderung und Ergänzung verschiedener Ausnahmetarife und Einführung des Ausnahmetarifs für Getreide etc.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Stationen. (2324)

Frankfurt a. M., den 11. November 1891.
Königliche Eisenbahndirektion.

Importtarif nach Russland, Deutsch-Russischer Eisenbahnverband, Heft IV. Zum Importtarif nach Russland, Deutsch-Russischer Eisenbahnverband, Heft IV, ist mit Gültigkeit vom 19. November alten/1. Dezember neuen Stils 1891 der 3. Nachtrag herausgegeben. Derselbe enthält Frachtsätze für den Verkehr nach den Stationen Woronesch der Koslow-Woronesch-Rostower Bahn und Borissoglebsk und Zarizyn der Gräsi-Zarizyner Eisenbahn.

Druckstücke des vorbezeichneten Nachtrags können von den Verbandstationen bezogen werden.

Bromberg, den 6. November 1891. (2325)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn-Güterverkehr Breslau-Magdeburg. Einführung von Frachtsätzen für die Stationen Wolmirsleben und Unseburg sowie Wustrow und Lüchow. Am 15. November d. J. treten für den Verkehr der zum Eisenbahn-Direktionsbezirk Magdeburg gehörigen neueröffneten Stationen Wolmirsleben und Unseburg sowie Wustrow und Lüchow direkte Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Güterabfertigungsstellen, sowie das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung Auskunft ertheilen. (2326)

Magdeburg, den 13. November 1891.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Mit dem 1. Januar 1892 werden die Entfernungen zwischen den Stationen Köln Pantaleon. Köln Rheinstation und Köln Thürmchen einerseits und Gross-Umstadt andererseits im Tarifheft C I auf 260 km berichtigt.

Köln. den 13. November 1891. (2327)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Galizisch-Südwestösterr. Gemeinschaftsverkehr. Der vom 1. Mai 1889 an gültige Tarif, Theil II für den obgenannten Verkehr wird mit 31. Dezember l. J. vollständig, und zwar vorläufig ohne Ersatz ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 1. November 1891. (2328)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterr. Staatsbahnen,
zugleich im Namen der betheiligten
Bahnverwaltungen.

---

3. Verdingungen.

Ausgeschrieben wird die Lieferung von

1 718 Stück Tragfedern und
6 350 „ Kegelfedern

für den Bedarf der Maschinenwerkstätten im Jahre 1892.

Die Lieferungsbedingungen und Bedarfsnachweisungen mit Angebotsformular sind von der Maschinenhauptverwaltung in Chemnitz gegen Einsendung einer Gebühr von 30 ₰ zu beziehen; dieselben können aber auch im Büreau jener Behörde, sowie bei den Bezirksmaschinenmeistereien Leipzig I und II und Dresden-Neust. eingesehen werden.

Die Angebote sind getrennt für jede Federngattung mit der Aufschrift: „Angebot auf Federn“ bis zum 28. d. Mts. Mittags 12 Uhr an die unterzeichnete Königliche Generaldirektion portofrei einzusenden, worauf sie am nämlichen Tage von Nachm. 2 Uhr ab in Gegenwart etwa erschienener Anbieter eröffnet werden. Die Auswahl unter den Bietern, welche bis zum 14. Dezember d. J. einschliesslich an ihre Gebote gebunden bleiben, wird vorbehalten. Wer bis dahin Nachricht über die Annahme seines Angebotes nicht erhält, hat dasselbe als abgelehnt zu betrachten.

Dresden, am 10. November 1891. (2329)
Königliche Generaldirektion
der Sächs. Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

K. Württ. Staatseisenbahnen. Die Württembergische Eisenbahnverwaltung hat die Lieferung von 141 Stück geschweissten Gasbehältern zu vergeben.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen können auf dem maschinentechnischen Büreau der Generaldirektion eingesehen werden, auch werden dieselben auf schriftliches Ersuchen gegen eine Entschädigung von 1 ℳ abgegeben.

Angebote auf die ganze Lieferung oder einen Theil derselben wollen bis Mittwoch, den 25. November d. J., Mittags 12 Uhr mit der Aufschrift

„Lieferung von Gasbehältern“

versehen, verschlossen bei dem maschinentechnischen Büreau der Generaldirektion eingereicht werden.

Stuttgart, den 11. November 1891. (2330)
K. Generaldirektion.

Die Lieferung von circa

700 t verschiedenem Form- und Winkeleisen

für die diesseitigen Werkstätten soll zur Vergebung gelangen und können Lieferungsbedingungen nebst Angebotsbogen auf postfreies Ansuchen gegen Einsendung von 40 ₰ für beide Exemplare, einschliesslich Porto, von der Magazin-Hauptverwaltung in Chemnitz bezogen werden.

Lieferungsangebote sind spätestens bis zum

27. November d. J., Mittags 12 Uhr,

an die genannte Stelle einzureichen.

Chemnitz, am 14. Nov. 1891. (2331 JC)
Maschinen-Hauptverwaltung
der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Königl. Württembergische Staatseisenbahnen. Lieferung von flusseisernen Querschwellen. Die unterzeichnete Stelle hat die Lieferung von 70 000 Stück flusseisernen Querschwellen in 3 Loosen zu vergeben, wovon das erste mit 30 000 Stück bis 15. Januar 1892, das zweite mit 20 000 Stück bis 15. Februar und das dritte mit 20 000 Stück bis 15. März 1892 frei Bahnwagen Heilbronn abgeliefert werden soll.

Ausserdem sind 7 000 Stück flusseiserne Weichenschwellen in Längen von 2,5 bis 4,6 m zu vergeben, lieferbar frei Bahnwagen Heilbronn bis spätestens 15. Februar 1892.

Die Lieferbedingungen und Zeichnungen liegen bei dem bautechnischen Büreau der Generaldirektion zur Einsicht auf und werden von demselben auf Verlangen an die Werke abgegeben. Die Angebote auf die Lieferung sind spätestens bis

Dienstag, den 24. November d. J., Mittags 12 Uhr,

schriftlich und verschlossen, mit der Aufschrift:

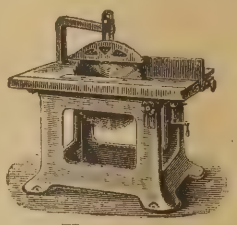
„Angebot auf Eisenschwellen-Lieferung“

versehen, beim diesseitigen Sekretariat einzureichen. An demselben Tage Nachmittags ½4 Uhr findet die Eröffnung der Angebote statt.

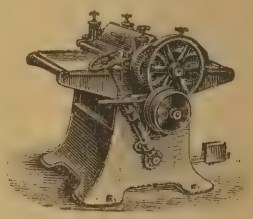
Stuttgart, den 12. November 1891. (2332)
K. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Taschen-Plombirzangen von Gussstahl für Bremsenverschlüsse,
das Beste, was für diesen Zweck existirt, empfiehlt die
Gandenberger'sche Maschinenfabrik Georg Goebel in Darmstadt.
Specialität: Fahrkartenmaschinen und Apparate.

1. Preis Weltausstellung Wien. 1. Preis Braunschweig 1877 und 1881.


Kreissäge.

Heckner & Co.
Braunschweig.
Specialfabrik für
Säge- u. Holzbearbeitungs-Maschinen
neuester, bestbewährter Construction.
Compl. Fabrikanlagen mit Transmission nach langjähriger Erfahrung.


Hobelmaschine.

Wellbleche in allen Profilen u. Stärken
DÄCHER, HALLEN
vollständige eiserne Bauwerke aller Art
Wilh. Tillmanns
Remscheid.
Wellblech-Walzwerk, Verzinkerei u. Brückenbauanstalt.

Müllemann & Bonse, Crefeld (Rheinland)
Rollenpapierfabrik
fertigen als Specialität
Telegraphen-
und sonstige Rollen.
Jede Breite und Qualität.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 91. **Zeitung des Vereins** 1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 21. November 1891.

Inhalt:

Von Altona nach San Francisco. (Fortsetzung.)
Zur Staubplage auf den Eisenbahnen.
Vereins-Mittheilungen:
Neue Vereinsbahnstrecken.
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Neue Organisation der Oesterreichischen Staatsbahnen.
Budget der Bosnischen Eisenb.
Betreten der Laufbretter durch Kondukteure. Kommunikations- und Kupeewagen.
Verstaatlichung der Galizischen Carl Ludwigbahn.
Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich Ende Septemb. d. J.
Betriebseinnahmen im Sept. d. J.
Umschlagsverkehr Wien (Donauufer-Bahnhof)-Nordbahnlände.
Betriebsführung auf der Strecke Czacza-Zwardon.
K. K. Oesterr. Staatsbahnen: Betriebseröffnung der Strecke Budweis-Gojau.
Eröffnung der Lokalb. Pozsony-Szombathely.
Aenderung von Stationsnamen.
Staatsbahnlinie Schrambach-Kernhof.
Elbeverkehr im Oktober d. J.
Eisenbahnwesen im Okkupationsgebiete.
Nichtübergang eines Schleppb.-Betriebsvertrages (Rechtsfall).
Börsenbericht.
Aus Frankreich:
Eisenbahnunfälle.
Aus Asien:
Türkei. Birma.
Malaiische Staaten.
Verein für Eisenbahnkunde in Berlin. (Sitzung am 10./11. 91.)
Bücherschau:
Eisenbahn - Schematismus für Oesterr.-Ungarn pro 1891/92.
M. Felix Loisel, Annuaire spécial des Chemins de fer belges.
Personalnachrichten:
Preussen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnung von Strecken.
2. Güterverkehr.
3. Lieferfristen.
4. Verdingungen.
5. Verkauf von Altmaterialien.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Von Altona nach San Francisco.

(Fortsetzung aus Nr. 89.)

4. Washington — St. Louis — Kansas City — Denver — Manitou.

Ein grösserer Gegensatz zwischen zwei Städten, als wie er zwischen Newyork und Washington besteht, ist kaum denkbar. Dort das geräuschvoll lärmende, im Anfang geradezu betäubend wirkende Treiben einer Handels-, Hafen- und Weltstadt allerersten Ranges, hier die vornehme Ruhe einer zum Sitz der höchsten Staatsbehörden von vornherein bestimmten und daher abseits von der grossen Verkehrsstrasse eigens angelegten Residenz: mit seinen breiten, baumbepflanzten, stillen Avenüen, mit seinen grünen Plätzen und den zahlreichen, mit prächtigen Blumenbeeten, Statuen und Fontainen geschmückten Parkanlagen ein Amerikanisches Potsdam oder Versailles.

Die Stadt trägt bereits einen ganz südlichen Charakter; in dem Arlington Hôtel, einem vornehmen Gasthaus, das von Senatoren, Repräsentanten und anderen in politischer Mission in der Bundeshauptstadt sich aufhaltenden Fremden mit Vorliebe aufgesucht wird, ist die gesammte Dienerschaft farbig, und, als ich zum Frühstück in den hohen luftigen, ganz in Weiss und Gold gehaltenen Speisesaal trete, in dem hinter jedem der an runden kleinen Tischen sitzenden Gäste ein Neger steht, der ihm mit einem grossen Palmblattfächer beständig Kühlung zuweht, glaube ich mich nach Louisiana oder Florida versetzt. Allerdings befinden wir uns unter demselben Breitegrade mit Palermo, und dementsprechend herrscht denn auch eine Hitze von 98 bis 100 ° Fahrenheit, eine Temperatur, bei der es unmöglich wäre, die zahlreichen Sehenswürdigkeiten abzuarbeiten, wenn es sich nicht hauptsächlich um die Besichtigung öffentlicher Gebäude handelte, die durchweg aus Stein, vielfach sogar aus Marmor aufgeführt sind, und in deren Innern überall eine erfrischende Kühle herrscht. All diese Bauten sind überaus vornehm und imposant und ebenso prächtig im Aeussern wie behaglich im Innern; namentlich die um das Weisse Haus sich gruppirenden Ministerien sind Paläste, in denen kaum etwas an republikanische Einfachheit erinnert. An der Hand des Plans mich leicht zurecht findend, begebe ich mich zunächst zur United States Treasury, dem Bundesschatzamt, einem 3 Stock hohen in der Hauptfacade an einen Griechischen Tempel erinnernden Prachtbau, in welchem die gesammte Finanzverwaltung mit Zoll-, Steuer-, Kassen- und Münzwesen untergebracht ist, und in dessen riesigen unteren Gewölben Millionen baaren Geldes in Gold und Silber wohl abgetheilt lagern. Ein zahlloses Beamtenheer füllt die Büreauräumlichkeiten, die durchweg hoch, luftig und gut ausgestattet sind; selbst die Zimmer der Boten und Kastellane sind, ebenso wie Treppen und Flure mit Teppichen belegt, und mehrere Lifts, die auch jedem fremden Besucher zur Verfügung stehen, vermitteln den Verkehr zwischen den verschiedenen Etagen. Auffallend ist die grosse Menge weiblicher Beamten in allen Ministerien; in der Treasury allein sollen gegen siebenhundert beschäftigt sein. Die Damen, meist nicht mehr ganz jung, sind durchweg einfach, aber geschmackvoll ge-

kleidet und arbeiten zum Theil in Räumen, die mit Teppichen, Portièren und Divans versehen, eher den Eindruck eleganter Boudoirs oder Gesellschaftssalons wie öffentlicher Büreaus machen.

Dieselbe Pracht im Aeussern und Behaglichkeit im Innern zeigt das State War and Navy Department Building, welches Staats-, Kriegs- und Marineministerium vereint enthält. Was mich hier bei weitem mehr fesselte, als das vornehm ausgestattete Privatbüreau des Staatssekretärs, als das Vorzimmer für das diplomatische Korps, der grosse Empfangssaal und die sonstigen Prachträume, in die ich einen flüchtigen Blick werfen durfte, ja was mich allein zu einem längeren Aufenthalt veranlasste, waren die in einem der oberen Stockwerke unter Glas und Rahmen aufgehängten werthvollen Urkunden aus dem Revolutionskriege. Mit Gefühlen ehrfurchtsvoller Pietät stand ich vor dem vergilbten Originaldokument, welches die, entschlossen und markig, doch zugleich bescheiden und ergebungsvoll gefasste Unabhängigkeitserklärung vom 4. Juli 1776 in der ursprünglichen Niederschrift mit all ihren Aenderungen und Durchstreichungen enthält und das die eigenhändigen Unterschriften Benjamin Franklin's, der späteren Präsidenten Thomas Jefferson (der die Unabhängigkeitserklärung entworfen) und John Adams sowie einer Reihe anderer aus der Geschichte jener Zeit bekannter Persönlichkeiten trägt.

Das Patentamt, einen über zwei Blocks sich erstreckenden Riesenbau mit Dorischer Säulenfront und das gegenüber belegene General-Postamt, einen dreistöckigen, mit Korinthischen Säulen geschmückten Marmorpalast konnte ich nur von aussen bewundern, da ich um 1 Uhr im Weissen Hause sein wollte, um den jeden Mittwoch um diese Zeit dort stattfindenden öffentlichen Empfang nicht zu versäumen, bei dem jeder anständig gekleidete Bürger das Recht hat, dem Präsidenten die Hand zu schütteln.

Das „Weisse Haus", die Amtswohnung des Präsidenten, „the Presidents House", auch „the Executive Mansion" genannt, trägt ein schlichteres Aeussere und ist ein einfacher, weiss angestrichener, mit Säulen geschmückter Sandsteinbau inmitten prächtiger Gartenanlagen, welche sich auf der Rückseite zu einem herrlichen Park erweitern, der bis zum Potomac reicht. Im „East Room", dem prächtigen, im Griechischen Stil gehaltenen, mit kostbaren Spiegeln und Krystallkronen, vor allem aber mit den überlebensgrossen Bildnissen Washington's und seiner Gemahlin geschmückten Empfangssaale traf ich bereits 30—40 Personen jedes Ranges, Alters und Geschlechts, auf Stühlen und Sophas rings an den Wänden sitzend vor, die gleich mir auf den grossen Moment harrten. Endlich öffnete sich eine Thür, und ein kleiner ältlicher Herr mit ergrautem Vollbart in dunkelgrauem Sommeranzug erschien gefolgt von einem Begleiter; die Anwesenden, von denen die meisten im ersten Augenblick nicht zu wissen schienen, wen sie vor sich hatten, erhoben sich langsam und defilirten dann, einer hinter dem andern, an Herrn Harrison vorbei, der jedem die Hand schüttelte und an diesen und jenen ein paar freundliche Worte richtete. Der ganze Vorgang spielte sich ziemlich schnell und überaus formlos ab; die Herren waren durchweg im hellen Touristenkostüm, mehrere junge Mütter sogar mit ihren Babies auf dem Arm erschienen.

Vom Weissen Hause ging es durch die Pennsylvania Avenue, die Via Appia der Republik, eine aussergewöhnlich breite, mit vier Reihen von Pappeln bepflanzte Strasse, auf welcher der neu erwählte Präsident beim Amtsantritt seinen feierlichen Einzug hält, zum Kapitol, das auf einer Anhöhe errichtet ist und, weithin sichtbar, die ganze Stadt beherrscht. „Isn't it a fine building?" fragte mich mit berechtigtem Stolz der Pferdebahnschaffner, als wir uns dem Hügel näherten, und der Riesenbau in seiner hell leuchtenden Pracht vor uns lag. Ein ähnlich grossartiges Parlamentshaus hat die alte Welt nicht aufzuweisen, und auch in Amerika kommt, nach dem allgemeinen Urtheil, kein anderes Gebäude ihm an Grösse, Pracht und Schönheit gleich. Auf breiten marmornen Freitreppen steigt man zu dem Palast hinan, der 751 Fuss lang 324 Fuss tief, aus einem Mittelbau von weiss getünchtem Sandstein und zwei vorspringenden Seitenflügeln aus weissem Marmor besteht und ringsum von reichem Säulenschmuck umgeben ist. Den Haupttheil des Mittelbaues, zu welchem bereits im Jahre 1793 von Washington selbst der Grundstein gelegt ist, bildet eine prächtige Rotunde, die an den Wänden mit Gemälden aus der Amerikanischen Geschichte geschmückt ist und von einer hohen, schön geschwungenen Kuppel abgeschlossen wird. Auf das ganze Gebäude sind, wie mein praktisches Reisehandbuch anzugeben nicht unterlässt, insgesammt mehr als 15 Millionen Dollar oder 60 Millionen Mark an Baukosten aufgewendet. Im südlichen Flügel befindet sich das Repräsentantenhaus, dem ich zuerst meinen Besuch abstattete. Wenn ich auch nicht der, in Europa noch vielfach verbreiteten Meinung war, dass die Debatten dort der Regel nach unter Begleitung von Revolverschüssen geführt würden, so hatte ich doch mehr Lebhaftigkeit von den Verhandlungen erwartet, als ich thatsächlich vorfand. Es ging äusserst ruhig und gemüthlich zu; in einer Ecke des Saales, allerdings durch einen Wandschirm von dem eigentlichen Berathungsraume abgetrennt, lag einer der Herrn Repräsentanten in ganzer Länge auf einem Sopha ausgestreckt, mit grossem Behagen eine Cigarre rauchend, während verschiedene seiner Kollegen auf ihren Sitzen sanft schlummerten, die Zeitung lasen oder sich sonst nützlich beschäftigten. Am meisten interessirten mich der majestätisch auf seinem Sessel thronende Sprecher Reed, nach seinem Körperumfang wie nach seinem Einfluss eine der gewichtigsten Persönlichkeiten in den Vereinigten Staaten, und die uniformirten kleinen Boten, behende Burschen im Alter von 14 bis 16 Jahren, die in Erledigung der vom Büreau oder den Abgeordneten ihnen ertheilten Aufträge in beständiger Bewegung zwischen den Sitzreihen und den einzelnen Plätzen sich herumtummelten. Eine noch stillere und friedfertigere Atmosphäre herrschte im Senat, in welchem jeder Unionsstaat, mag er gross oder klein, stark oder schwach bevölkert sein, durch zwei Abgeordnete vertreten ist, so dass nur 88 Senatoren vorhanden sind, während das Repräsentantenhaus mehr als 350 Mitglieder zählt. In dem gleichfalls vornehm, wenn auch einfach gehaltenen Sitzungssaale waren kaum vierzig Senatoren anwesend; die Debatten waren wenig an- und aufregend, und so verabschiedete ich mich bald wieder von den hohen Herren, um mich noch ein wenig in dem Kongressrestaurant niederzulassen, einem schmalen, auffallend dürftig ausgestatteten Raum, der mehr an einen Durchgang, wie an einen Speisesaal erinnert, und in keiner Weise zu der gediegenen Pracht passt, die sonst überall im Hause herrscht. Als ich das Kapitol nach mehrstündigem Aufenthalt verliess, empfing mich draussen eine wahre Backofentemperatur, so dass ich auf alle weiteren Sehenswürdigkeiten, namentlich auf den Besuch der verschiedenen Parks verzichtete und mich schleunigst in das Hôtel zurückbegab, wo ich nach einem erfrischenden Bade eine kräftige Abschiedsmahlzeit einnahm. Gegen 8 Uhr Abends sass ich wieder im Zuge der Pensylvanischen Bahn, und nach einer im Schlafwagen gut verbrachten Nacht, während deren wir u. a. die Station Altoona passirten, sah ich mich am andern Morgen einige 100 Meilen weiter westlich in Pittsburg, woselbst Monangahela und Alleghany River zum Ohio zusammenfliessen, der seine gelben Fluthen, von mächtigen Kettenbrücken überspannt und von zahlreichen grossen Dampfern befahren, vor uns vorüberwälzt. Die Luft ist völlig mit Qualm und Russ gefüllt, denn die Stadt, vermöge ihrer ausgezeichneten Lage an drei Wasserstrassen, die namentlich mit den grossen Pennsylvanischen Erz- und Kohlenlägern eine ebenso bequeme wie billige Verbindung herstellen, einer der bedeutendsten Industrieplätze in den Vereinigten Staaten, ist eigentlich nichts als eine einzige grosse Fabrik, aus deren zahllosen Schloten ununterbrochen ein dicker schwarzer Rauch emporsteigt; Pittsburg wird daher nicht mit Unrecht Smoke oder Iron City genannt. Nach kurzem Aufenthalt,

während dessen mir nach der nothwendigen leiblichen Stärkung nur ebenso viel Zeit blieb, ein paar Schritte zum Bahnhof hinaus zu thun und einen flüchtigen Blick in dessen schmutzige, grauschwarze Umgebung zu thun, ging es weiter westwärts. Nach 2 Uhr sollten wir in Columbus und nach 6 Uhr, zur Abendmahlzeit, in Cincinnati sein, als plötzlich, gegen Mittag, zwischen Dresden-Junction und Hannover, mitten auf freiem Felde der Zug zum Stehen kam und länger als 4 Stunden nicht von der Stelle rückte. Erst nachdem wir bereits längere Zeit gehalten hatten, erfuhren wir, dass die Strecke vor uns infolge einer kurz vorher stattgefundenen Entgleisung unfahrbar sei und zunächst wieder hergestellt werden müsse, ehe an ein Weiterkommen zu denken sei. Das Publikum nahm den unfreiwilligen Aufenthalt mit einer Geduld und einer Ruhe hin, an der man sich bei uns daheim ein Beispiel nehmen könnte. Die meisten Reisenden stiegen aus; die einen lagerten sich behaglich auf dem Grün, die andern pflückten Blumen oder jagten frei herumlaufende Pferde; ich selbst liess mir im Pullmann-Car, in dem eben alles zu haben ist, Tinte und Feder geben, um an einem bequem hergerichteten Tische meine rückständige Korrespondenz zu erledigen.

Die Folge dieser Versäumniss war, dass wir am andern Morgen, Freitag, den 6. Juni, statt um 7 erst um 11 Uhr Vormittags, nachdem der Anschlusszug nach dem Westen bereits längst abgedampft war, in St. Louis eintrafen, und ich somit Musse hatte, bis zum Abend in der Stadt, die sich den stolzen Namen „Königin des Westens“ beigelegt hat, mich umzuschauen. Viel eigentliche Sehenswürdigkeiten führte „Appleton's General Guide“ — übrigens ein recht gutes und empfehlenswerthes Reisehandbuch — nicht auf, wie denn die Amerikanischen Städte, bis auf geringe Ausnahmen in dieser Hinsicht durchweg recht wenig bieten, und überhaupt infolge der fast überall durchgeführten schachbrettartigen Anlage der Strassen zum grössten Theil einander geradezu langweilig ähnlich sehen. Was St. Louis vor allem auszeichnet und seine grossartige Entwickelung am meisten gefördert hat, ist, dass es am Mississippi, und zwar an einer durch ihre centrale Lage ganz besonders bevorzugten Stelle inmitten des grossen Flussthals in einer fruchtbaren Niederung zwischen Missouri und Ohio belegen ist und somit, namentlich seit dem Beginn der Dampfschifffahrt all diese grossen Wasserstrassen in umfassendster Weise für den Verkehr sich nutzbar machen konnte. War schon in den vierziger Jahren und namentlich seit Entdeckung der Kalifornischen Goldfelder St. Louis ein Hauptstapelplatz für den Handel zwischen Ost und West, so nahm es einen neuen, ungleich rapideren Aufschwung, seitdem, vom Anfang der fünfziger Jahre an, in den Eisenbahnen — deren jetzt gegen zwanzig dort einlaufen — immer weitere Verkehrswege mit einem immer umfangreicheren Absatzgebiet ihm erschlossen wurden. Diese Entwickelung lässt sich in ihren einzelnen Stadien am besten an der Einwohnerzahl verfolgen, die, als die Stadt im Jahre 1803 mit Louisiana von Frankreich abgetreten wurde, nur 900 betrug und 1811 erst auf 1 400 gestiegen war. Im Jahre 1850 war die Bevölkerung bereits auf 74 400, 1860 auf 160 700, 1870 auf 310 800, 1880 auf 350 500 Seelen angewachsen, und der neueste Census von 1890 ergab 430 000 Einwohner, so dass St. Louis unter den grossen Städten der Union jetzt die sechste Stelle einnimmt und vor ihm ausser Newyork nur noch Chicago, Philadelphia, Brooklyn und Baltimore rangiren.

Getreide, namentlich Weizen, Baumwolle, Vieh und „provisions“ d. h. Speck, Schinken, Schmalz und Rindfleisch, wozu noch Blei von den Missouriminen sowie Felle und Pelzwaaren kommen, sind die Gegenstände, in denen der Handel von St. Louis hauptsächlich sich bewegt, und in denen im Laufe der Zeit sich ein Verkehr entwickelt hat, dessen Umfang und Bedeutung selbst bei einer flüchtigen Wanderung durch die Stadt auf Schritt und Tritt sich aufdrängt. Eine besonders auffallende Erscheinung sind die unmittelbar am Strome belegenen und durch Geleisanschlüsse zugleich mit der Eisenbahn verbundenen grain-elevators oder Getreidespeicher, thurmhohe plumpe Bauten, durch deren Erdgeschoss ein Schienenstrang hindurchführt. Das in loser Schüttung auf der Bahn oder zu Schiff angebrachte Getreide wird in das Souterrain entladen und von dort durch eine, von Dampfkraft betriebene, einem Bagger- oder Paternosterwerk ähnliche Maschinerie in ein beliebiges Stockwerk gebracht, wo es in holzgetäfelten Räumen zur Lagerung kommt, um, sobald es wieder entnommen werden soll, auf ebenso einfache und sinnreiche Weise durch nach unten sich abschrägende Rinnen, in die das Getreide hineingeschaufelt wird, in den Eisenbahnwagen oder das Schiff wiederum direkt hineinbefördert zu werden. Nachdem das Getreide verwogen und von einem Börsenbeamten klassirt ist, wird über die niedergelegte Menge der betreffenden Klasse — ohne Festhaltung der Identität — ein „receit“ oder „warrant“ ausgestellt, der in blanco indossirbar ist, und mit dessen Weiterbegebung das Recht der Verfügung über die Waare auf den neuen Erwerber übergeht.

In der altrenommirten Speisewirthschaft von Faust, woselbst ich nach dem ersten Theil meiner Wanderung Rast machte, um an guter Deutscher Hausmannskost und ausgezeichnetem Milwaukee-Bier mich zu erquicken, liess ich mich von den auskunftsbereiten Kellnern, die, wie fast das gesammte dort verkehrende Publikum, durchweg Deutsche sind, über das, was noch zu sehen war, unterrichten und begab mich daraufhin pflichtschuldigst in den Lafayette-Park, eine ausgedehnte, im Süden der Stadt belegene, vorzüglich gehaltene, mit schönen Bäumen und Blumen, sowie verschiedenen, allerdings recht mässigen Statuen geschmückte Gartenanlage, um zum Schluss mit der elektrischen Bahn auf der riesigen Mississippibrücke über den „Vater der Gewässer“ zu rollen. Das Bewusstsein, eine der gewaltigsten Wasserstrassen vor sich zu sehen, einen Strom, der von der hoch oben im Norden belegenen Quelle bis zu seiner Mündung tief unten am warmen Golf fünftausend Kilometer durchläuft, hat etwas unwillkürlich Packendes, wenngleich im übrigen die Wirklichkeit dem Bilde, das ich schon zur Zeit der „reiferen Jugendlektüre“ nach Reisewerken und Romanen mir vom Mississippi gemacht und seitdem treu in der Seele bewahrt hatte, nicht ganz entsprach.

Von einem, auch nur annähernd so lebhaften Verkehr, wie etwa auf dem Hudson bei Newyork, ist nicht die Rede; für die Personenbeförderung ist, seitdem die Eisenbahnen in einer ganzen Reihe von Parallel- und Konkurrenzlinien solche bei weitem schneller und angenehmer besorgen, die Schifffahrt auf dem Mississippi, die früher namentlich für den Durchgangsverkehr auf tagelange Strecken eine ausserordentlich lebhafte war, nur noch von ganz untergeordneter Bedeutung, und die grausigen Wettfahrten der Passagierdampfer, von denen Gerstäcker und andere so spannend und aufregend zu erzählen wissen, gehören einer bereits seit Jahrzehnten entschwundenen Vergangenheit an. Aber auch der Gütertransport hat lange nicht den Umfang, den man bei dem erheblichen Unterschied zwischen Wasser- und Eisenbahnfracht erwarten sollte; derselbe belief sich in den achtziger Jahren in der Ausfuhr auf etwa ein Fünftel, im Eingang nur auf ein Achtel des Gesammtverkehrs: alles übrige fiel den Eisenbahnen zu. Es hat dies seinen Grund vornehmlich in der überaus mangelhaften Stromregulirung, zu deren Besserung trotz jahrelanger lebhaftester Agitation und trotzdem es sich um eine Lebensfrage nicht nur für St. Louis, sondern für den Handel aller grossen Städte im Gebiet des Mississippi handelt, noch immer viel zu wenig geschieht. Unter normalen Verhältnissen brauchen die Schlepper mit den von ihnen gezogenen Barkschiffen zu der zwölfhundert Englische Meilen langen Reise von St. Louis bis Neworleans sieben Tage; tritt aber Nebel ein oder läuft der Transport auf einer der zahlreichen Untiefen oder Sandbänke auf, welche die Schifffahrt, namentlich unterhalb Cairo und dann wieder kurz vor der Mündung in den Golf von Mexiko in hohem Grade gefährlich machen, so kann derselbe tagelang

sitzen bleiben, ehe er wieder loskommt, für die grösseren Schleppzüge aber bedeutet jede Stunde Aufenthalt einen Verlust von fünfzig bis achtzig Mark.

Der Zug, mit dem ich Abends auf der Missouri Pacificbahn meine Reise fortsetzte, war überfüllt; zwischen den verschiedenen Konkurrenzlinien fand gerade wieder einer jener Tarifkriege statt, die in den Vereinigten Staaten mit einer gewissen Regelmässigkeit von Zeit zu Zeit entbrennen und so lange dauern, bis eine oder die andere der betheiligten Bahnen nachzugeben genöthigt ist, weil ihr die Kräfte ausgehen. Die Fahrpreise waren auf ein Viertel der gewöhnlichen Taxen heruntergesetzt und infolge dessen fand eine förmliche Massenauswanderung statt. Im Schlafwagen wimmelte und kribbelte es förmlich von Erwachsenen und Kindern und in den meisten Betten waren zwei Personen untergebracht. In dem überfüllten Raume herrschte eine derartig schlechte Luft, dass ich es wie eine Erlösung betrachtete, als ich am anderen Tage zu früher Stunde den Wagen verlassen konnte. Bald nach 7 Uhr Morgens kamen wir in Kansas City an, und ein mehrstündiger Aufenthalt ermöglichte es mir, auch in der zweitgrössten Stadt im Staate Missouri eine flüchtige Umschau zu halten. Am mächtigsten Nebenfluss des Mississippi, dem einer Lauflänge von nahe an 7000 km sich rühmenden Missouri belegen, ist Kansas City bei einer Bevölkerung von über 180000 Einwohnern, worunter ein grosser Theil Deutscher, eine der handels- und gewerbereichsten Städte des Westens. Eigenthümlich ist ihre hügelige Lage, infolge deren man in den verschiedensten Stadtgegenden mit der Kabelbahn Anhöhen hinauf und hinunter zu fahren hat, die in den Steigungsverhältnissen geradezu an den Rigi erinnern. Neben dem überaus regen Geschäftstreiben in den Strassen sowie einigen schönen Hotels und öffentlichen Gebäuden ist das Sehenswertheste wiederum der Strom und die ihn überspannende Brücke, die zudem die erste ist, die überhaupt über den Missouri gelegt wurde. Auf den Bahnhof zurückgekehrt und wegen Zugverspätung genöthigt, über eine Stunde zu warten, fand ich dieselbe tolle Wirthschaft vor, von der schon Max Maria von Weber, der die Stadt im Jahre 1880 besucht hat, berichtet. Die Gepäckträger verdienen ihren damaligen Namen: „luggage smashers", Gepäckzerschmeisser, noch immer; ein halbes Dutzend Züge der verschiedensten Linien läuft fast gleichzeitig ein und aus, wann aber der Zug, mit dem ich weiterfahren will, voraussichtlich ankommen und wieder abgehen wird, ist von Niemand zu erfahren. Obgleich wir uns im „Union Depot", d. h. auf dem Centralbahnhofe eines der verkehrsreichsten Knotenpunkte im Westen befinden, besteht der Bahnsteig lediglich aus einem Bohlenbelag, der zum grossen Theil morsch und zerbrochen ist. Alles rennt und hastet wirr durcheinander, und man ist froh, wenn man sich und sein Handgepäck an einer Wand- oder Pfeilerecke unterbringen kann, an der man wenigstens einigermaassen vor Stössen und Püffen sicher ist. Noch schlimmer wie ich war eine arme Deutsche Handwerkerfamilie daran, ein aus Westfalen stammender Zimmermann mit Frau und vier Kindern, die auf denselben Zug wie ich warteten, um sechzig Meilen weiter westwärts zu gehen, wo der Mann sich eine neue Heimath gründen wollte. Die ungeduldige kleine Schaar war gar nicht zusammenzuhalten, und da zwei von ihnen in Grösse und Alter mich lebhaft an die eigenen Kleinen erinnerten, die ich Tausende von Meilen entfernt daheim gelassen hatte, fühlte ich ein menschliches Rühren und liess mich freiwillig herbei, Kindermädchen zu spielen, bis unser train erschien.

Endlich um 12 Uhr Mittags war ich im Pullman Car der Union Pacific behaglich untergebracht und nach einer angenehmen Tagesfahrt durch eine freundliche Landschaft, die in einer Länge von mehr als zweihundert Meilen an den Windungen des Kansasflusses sich ausbreitet, sowie einer gut verbrachten Nacht, landete ich Sonntag, den 8. Juni, um 8 Uhr früh in Denver, der Hauptstadt des Staates Colorado. Am South Platte River, einem Nebenfluss des Missouri, auf einem Hochplateau am Fusse der Felsengebirge belegen, zeigt die Stadt, die im Hinblick auf ihre prächtige, beherrschende Lage den Namen der „Queen of the plains" nicht mit Unrecht führt, ein so echt Amerikanisches Gepräge und stellt zugleich ein derartiges Beispiel von Schnellwüchsigkeit dar, wie es gleich frappant selbst in den Vereinigten Staaten nicht häufig vorkommt. Im Jahre 1859 befand sich auf dem Platze, der heut den politischen und kommerziellen Mittelpunkt von Colorado bildet, noch ein Lager von 4000 Indianern mit einem einzigen, von Weissen bewohnten Blockhause; im Anfang der sechziger Jahre war die Stadt nur von 2000 Weissen und im übrigen hauptsächlich von Indianern und Büffeln bewohnt. Noch Weber nennt in einem Reisebriefe vom Juli 1880 Denver eine wilde, tolle Stadt, in der er unter Pferdejägern und Squatters in einem kleinen, unkultivirten Hotel campiren müsse, und schon anderthalb Jahr darauf findet der frühere Staatssekretär Herzog auf seiner Reise durch Nordamerika einen Ort von nahezu 60000 Einwohnern vor, einen Knotenpunkt von 5 Eisenbahnen, mit regelmässigen Strassen, massiven Häusern und elektrischer Beleuchtung. Im Jahre 1887 werden bereits 80000 Einwohner gezählt und heut sehen wir eine Stadt von 100000 Seelen vor uns, in welche 13 Eisenbahnlinien münden, eine Entwickelung, die hauptsächlich auf den Aufschwung der Bergwerksproduktion zurückzuführen ist, denn Denver liegt inmitten eines Minendistrikts, der in den achtziger Jahren zeitweise über 11 Millionen Dollars jährlich allein an Silber geliefert hat.

Das Windsor Hotel, in dem ich absteige, ist ein Gasthaus ersten Ranges mit 500 Zimmern, einer riesigen Vorhalle und grossartigen Speise- und Konversationssälen. Beim Lunch bedient mich ein Deutscher Kellner, der dem verflossenen Helmerding, heiteren Angedenkens, sprechend ähnlich sieht und im Laufe der Unterhaltung als Herr Cohn, ehemals Inhaber einer nicht unbedeutenden Firma in Berlin sich herausstellt. Was den Mann über den Ozean und zu dem jetzigen, von seiner früheren Stellung in jeder Beziehung recht abseits liegenden Beruf getrieben, unterlasse ich wohlweislich zu fragen.

Nach Tisch mache ich mit zwei aus Süddeutschland stammenden Kaufleuten, die ich im Hotel kennen gelernt, einen grösseren Spaziergang durch die Stadt, die bei aller Grossartigkeit der Gesammtanlage im einzelnen doch noch auffallend unfertig erscheint. Stattlich breite Strassen, riesige Kauf- und Waarenhäuser sowie zahlreiche luxuriöse Villen inmitten schöner Parks zeugen von der Bedeutung und Wohlhabenheit des Gemeinwesens; aber in nächster Nähe prächtiger Geschäftsbauten und Paläste stehen niedrige Häuschen und armselige Bretterbuden, der Strassendamm ist ungepflastert und starrt vor Schmutz, wie nur in einem Dorf in Posen oder Westpreussen, und statt des Trottoirs liegen in den meisten Strassen wackelige Bretterbohlen. Desto ungetheilter ist der Eindruck, desto grandioser der Anblick, der sich uns bietet, sowie wir vor die Stadt ins Freie kommen. In einem mächtigen, weiten Halbkreis liegt die gewaltige Kette der Rocky Mountains, durch grünes, welliges Prairieland von uns getrennt, am Horizonte aufgebaut, und durch die dünne, klare Höhenluft über die Entfernung getäuscht, glaubt man, die zahlreichen schneebedeckten, in ihren Konturen scharf von einander sich abhebenden Gipfel dicht vor sich zu sehen.

Um der Hochgebirgsnatur näherzukommen und zugleich einen weiteren Tag der Erholung zu widmen, fuhr ich, nachdem ich nach fünf im Schlafwagen verbrachten Nächten zum ersten Male wieder in einem hohen, luftigen und namentlich fest stehenden Raume geschlafen, am andern Morgen über Colorado Springs auf einer kleinen Seitenbahn nach Manitou, einem vor nicht viel mehr als einem Jahrzehnt erstandenen, in der ganzen Anlage an einen Schweizer oder Schwarzwälder Aufenthalt erinnernden Badeplatz mit berühmten Eisen- und Schwefelquellen. Nach Manitou dem „Grossen Geist" benannt, den die Indianer als höchstes Wesen verehren, ist der inmitten einer üppigen Vegetation belegene, von klarem Wasser durchrieselte

Ort ringsum von schön bewaldeten Anhöhen eingeschlossen, während er zugleich eine entzückende Fernsicht auf die schneebedeckten Bergriesen der Rocky Mountains bietet. Geradeüber von Barker's House, in dem ich ein behagliches Unterkommen finde, ragt der 14300 Fuss hohe Pike's Peak in die Lüfte, und nicht weit von uns befindet sich der Garden of the Gods, der Götterhain, ein Ausflugspunkt, dessen Besuch sich in hohem Grade lohnt, wenn auch die Reklame, die denselben „eine der grössten Sehenswürdigkeiten der Welt" nennt, Amerikanisch übertrieben ist. Durch die sogen. Gates, einen von zwei hohen rothen Sandsteinklippen gebildeten Engpass, in dessen Mitte ein niedrigeres, der „Pförtner" benanntes Felsstück lagert, gelangt man in ein parkähnliches, durch Hügel und felsiges Gestein ringsum von der Aussenwelt abgeschlossenes Gelände von 500 Acre Ausdehnung, über welches zahllose röthlich schimmernde Sandsteinfelsen zerstreut sind, die, im einzelnen völlig isolirt und ohne Zusammenhang mit einander, steil und unvermittelt, zum Theil bis zu einer Höhe von 350 Fuss aus dem Erdboden aufsteigend die verschiedenartigsten seltsamsten Formationen aufweisen und dementsprechend mit allerlei, mehr oder weniger passenden Bezeichnungen wie Mönch, Hirschkopf, Alligator, Löwenhaupt, stage coach, Adlershorst, cathedral rock, Thurm zu Babel, lady of the garden und ähnlichen belegt sind. Das Ganze macht einen wildromantischen und zugleich überaus fremd- und eigenartigen Eindruck.

Abends in das Hotel zurückgekehrt fand ich mich zu meiner grossen Ueberraschung mitten im Felsengebirge in eine fast ausschliesslich Deutsche und zwar Süddeutsche Umgebung versetzt. Der Portier stellte sich als ein Mainzer Kind heraus, der äusserst mittheilsame Friseur und Barbier war, wie er mir erzählte, in der Eschenheimer Gasse in Frankfurt geboren; von einem zur Kur anwesenden, in Chicago ansässigen Ehepaar stammte der Mann aus Dürkheim, die Frau aus Neustadt a/H., ein liebenswürdiger alter Herr war aus Kaiserslautern gebürtig, und mindestens als Halbdeutschen konnte man einen jungen Mann aus Luxemburg ansehen; kurz, als wir nach dem Diner gemüthlich plaudernd auf der Veranda beisammen sassen, konnte ich ebenso gut in Rippoldsau oder Triberg wie in Manitou zu sein glauben. Mit vollstem Behagen gab ich mich, nach der Parforcetour, die ich bereits hinter mir hatte, dem Reiz des Aufenthalts und der Gesellschaft hin; zum ersten Male bedauerte ich aufrichtig, dass bei dem weiten Ziele, dass ich mir gesteckt, meine so kurz bemessene Zeit mir nicht erlaubte, länger zu verweilen, und nur ungern schnürte ich nach einem erquickenden Morgenspaziergang am nächsten Vormittag mein Bündel, um wieder weiter zu ziehen.

(Fortsetzung folgt.)

Zur Staubplage auf den Eisenbahnen

Das Reisen wird im Vergleich mit dem ruhigen häuslichen Aufenthalt stets mit einigen Unannehmlichkeiten und Beschwerden verknüpft sein, selbst wenn die betreffenden Reisegelegenheiten mit der grössten Sorgfalt eingerichtet sind und den neuesten Fortschritten auf dem Gebiete der Technik entsprechen. Das Bestreben der maassgebenden Kreise muss nun ständig darauf gerichtet sein, diese Uebelstände auf ein geringstes Maass herabzubringen; um so mehr wird dies geboten sein, wenn nicht nur das Interesse des Publikums, sondern auch das der Transportgesellschaft in Frage kommt, wie dies bei der „Staubplage" der Fall ist. Wer von den geehrten Lesern hätte nicht schon während und nach einer Eisenbahnfahrt, insbesondere nach langer Trockenheit, das höchst lästige Gefühl in Mund und Nase gehabt, welches, durch den Staub verursacht, bei entzündlichen Organen noch tagelang anhält und schädlich wirkt! ganz abgesehen von der Möglichkeit der Uebertragung ansteckender Krankheiten durch den Staub und von dem äusseren Zustand, in welchen man durch diese Plage versetzt wird. Wenn das Publikum demgegenüber sich bisher verhältnissmässig ruhig bewiesen hat, so ist es nicht etwa der Geringfügigkeit dieses Uebelstandes zuzuschreiben, sondern weil derselbe fälschlich als unabänderlich hingenommen wird. Und aus gleichem Grunde ist seitens der Bahnverwaltungen bisher nur wenig gegen den Staub geschehen, der im übrigen bei den Betriebsmitteln genau dieselben schädlichen inneren und äusseren Wirkungen ausübt, wie bei Menschen.

Das Heisslaufen der Achsschenkel ist bei Trockenheit eine nicht seltene betriebsstörende Erscheinung, während die Einwirkung des Staubes auf den äusseren Theil des Fahrzeuges, einem Sandstrahlgebläse nicht unähnlich, den bestlackirten Wagen nach wenigen Fahrten stumpf und unansehnlich macht und eine kostspielige Erneuerung des Anstriches häufiger als wünschenswerth erfordert.

Zur Bekämpfung der angedeuteten Uebelstände kann man zwei Wege einschlagen, entweder nämlich die Staubbildung verhindern, oder das Aufwirbeln desselben verhüten. Auch die Staubbildung ist, so sonderbar dies klingen mag, doppelter Art, einmal verursacht durch den Druck der Schwellen auf die Bettung (daher eine stete nicht allzu starke und nicht bis weit über den Fussboden der Wagen reichende), andererseits an den nicht gepflasterten Wegeübergängen, verursacht durch die Strassenfuhrwerke, daher nur zeitweise, aber desto stärker in mächtigen Wolken beim Passiren des Zuges aufwirbelnd. Der Staub dringt hierbei nicht nur durch die geöffneten Fenster, sondern auch durch die engsten Thürfugen ein und überzieht alles mit einer dicken Schicht. Die vor einigen Jahren ergangene Bestimmung, die Wegeübergänge zu sprengen, was einen gewissen Erfolg hatte, ist leider fast gänzlich in Vergessenheit gerathen, weil dieselbe schwer zu erfüllen war; vollständigen Erfolg könnte sie jedoch nur dann haben, wenn die Uebergänge vor dem Sprengen möglichst von Staub befreit bezw. wenn dieselben ausserdem noch gepflastert würden; dies liesse sich ohne zu grosse Kosten, mit denen immerhin gerechnet werden muss, ausführen. Auch die Beseitigung des Staubes auf dem Planum wäre unschwer zu erreichen, wenn man einen Theil des Dampfes und der Feuergase durch einen Exhaustor nach unten*) zwischen die Schienen entweichen liesse und so das Planum etwas feucht erhalten würde. Im Winter hat diese Maassnahme den nicht zu unterschätzenden Vortheil, den Schnee theilweise hinwegzuschmelzen. Durch die ausgedehntere Verwendung von Steinschlag zur Bettung dürfte die Staubbildung auf den bezw. Strecken an und für sich geringer werden. Zur Verhinderung des Aufwirbelns der Staubmassen gibt es nur ein Mittel, und zwar die Verwendung von Scheibenrädern; die Speichenräder wirken als Ventilatoren, und der bei schnell fahrenden Zügen durch sie erregte Luftzug ist ein sehr bedeutender. Die in England für Personenwagen zumeist verwendeten Holzscheibenräder haben sich in unserem Klima nicht bewährt und auch von der Verwendung von Gussstahl-Scheibenrädern, welche mancherlei bestechende Vorzüge haben, ist man in Deutschland wegen einiger ihnen zugeschriebener Unfälle, vielleicht aber zu schnell, abgekommen. Es bliebe also behufs Verminderung des Staubes nur übrig, die eisernen Speichenräder der schnell fahrenden

*) Dass durch diese Anordnung ausserdem die Kessel eine bessere Dampfentwickelung ergeben würden, weil dadurch auch die unteren Siederohre schärfer zur Wärmeabgabe herangezogen würden, lässt sich aus den Erfolgen des Adam'schen Exhaustors schliessen, welcher ebenfalls die Siederohre gleichmässiger als bisher ausnutzt.

Personenwagen — denn nur bei solchen wird dies erforderlich — mit gepresstem Holze auszufüttern; auch hierbei würden sich einige weitere Vortheile ergeben. Das dröhnende Geräusch der Räder wird durch die eingeschobene Masse des schlecht leitenden Holzes erheblich vermindert, der Luftwiderstand der schnell rotirenden Räder fast aufgehoben.

Versuche nach der angedeuteten Richtung dürften sich wohl verlohnen, da der geschaffene Nutzen und die durch sie bedingten anderweitigen Ersparnisse die Kosten der Versuche weitaus übersteigen. — l.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 4,08 km lange Strecke Johannisthal - Niederschönweide-Spindlersfeld, welche Mitte dieses Monats für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet werden sollte, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3963 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 19. d. Mts.).

Nr. 3970 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 19. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die neue Organisation der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Die Entscheidung über die von den Nichtdeutschen, insbesondere von den Polnischen Abgeordneten verlangte Decentralisation der Oesterreichischen Staatsbahnen, ist endlich gefallen. Dieselbe wurde von einem unter dem Vorsitze des Kaisers abgehaltenen Ministerrathe insofern abgelehnt, als nur bezüglich der Erweiterung des Wirkungskreises der Galizischen bezw. aller Betriebsdirektionen folgende Beschlüsse gefasst wurden:

1. Aus strategischen Rücksichten und mit Rücksicht auf die heutige politische Situation wird die Krakauer Direktion auch weiterhin neben der Lemberger bestehen. (Der Polenklub hatte die Forderung gestellt, dass für alle Galizischen Staatseisenbahnen nur eine einzige Betriebsdirektion in Lemberg belassen werden möge.)

2. Die Forderung wegen Errichtung eines Landes-Eisenbahnrathes ist abgelehnt worden.

3. Inspektorate (der Betriebsdirektion unterstehende Aemter) werden successive nach Maassgabe der Finanzmittel errichtet werden. Derzeit wird ein Inspektorat in Przemysl oder Stry errichtet werden.

4. Ein kommerzielles Büreau wird geschaffen werden und wird dasselbe Tarifanträge auf Grund der Informationen im Lande erstatten.

5. Die Forderungen: a) das Recht der Ernennung, Transferirung und Beurlaubung, der Disziplinarbehandlung und Pensionirung des ganzen Dienstpersonals wie der Beamten bis einschl. der IX. Rangklasse (1200 fl. Gehalt); b) das Recht sämmtlicher Bestellungen, mit Ausnahme von Schienen, Maschienen und Wagen; c) die Erledigung von Reklamationen, mit Ausnahme der ausländischen; d) die Vornahme der Konstruktionen von Bauten; e) die Ausgabenbudgetirung und die Rechnungslegung vor dem Obersten Rechnungshofe sind mit dem Vorbehalte zugestanden worden, dass die Direktionen Ernennungen im Lande auf Grund allgemeiner zu erlassender Vorschriften über die Aufnahme und Beförderung von Eisenbahnbeamten (Dienstpragmatik) vornehmen werden und dass vollzogene Ernennungen lediglich zur Evidenzhaltung der Generaldirektion vorzulegen sein werden.

6. In Organisations- und Tarifreform-Angelegenheiten, sowie bei Besetzung der höchsten Eisenbahnstellen im Lande wird der Minister die Wohlmeinung des Statthalters einholen. Die durch die Direktoren zu vollziehenden Ernennungen, sowie die Vorschläge für höhere Stellen sind dem Statthalter vorzulegen. Lieferungsangelegenheiten würden ausschliesslich den Direktionen überlassen.

7. Die obige Organisation soll keine provisorische sein, und die Regierung hat die Erklärung abgegeben, dass im Falle von Aenderungen die Galizischen Direktionen unbedingt werden erhalten werden.

Das Budget der Bosnischen Eisenbahnen.

Das den Delegationen unterbreitete, einen erfreulichen Fortschritt bekundende Budget enthält über die Eisenbahnen folgende Angaben: an Amortisationsquote des zum Bau der Eisenbahn Doboj - Tuzla - Siminhan kontrahirten Anlehens sammt Zinsen ist der Bedarf 64 000 (— 3 000) fl. Eine Mittheilung über die Betriebsergebnisse der Bosnischen Bahnen enthält der Voranschlag nicht; nur aus der Vorlage über den Okkupationskredit ist zu entnehmen, dass der Betriebsüberschuss der Strecke Sienica - Serajewo 141 920 (+ 16 770) fl. betragen hat und dass somit die Einnahmen dieser Hauptlinie in stetem Wachsen begriffen sind.

Das Betreten der Laufbretter durch die Kondukteure. Kommunikations- und Kupeewagen.

Eine hierüber gestellte Interpellation wurde vom K. K. Handelsminister wie folgt (auszugsweise) beantwortet: Die mit der Vornahme der Fahrkartenrevision vom Laufbrett aus für das Zugbegleitungspersonal verbundene Anstrengung und Gefahr hat sowohl den Bahnverwaltungen als der Aufsichtsbehörde schon vorlängst Anlass geboten, auf möglichste Einschränkung der bezeichneten Manipulation während der Fahrt zu dringen. Die aufsichtsbehördliche Einflussnahme wurde namentlich in der Weise geübt, die Bahnverwaltungen zur vermehrten Anschaffung von Interkommunikationswagen und insbesondere dazu zu bestimmen, dass die Schnellzüge lediglich aus solchen Wagen zusammengestellt werden. Vom Schlusse des Jahres 1888 bis zum 1. Mai 1891 ist die Zahl dieser Fahrbetriebsmittel - Kategorie um 500 Stück gestiegen, wobei das Prozentverhältniss der neu angeschafften Interkommunikationswagen zu den überhaupt neu eingestellten Personenwagen von 19,5 % im Jahre 1885 auf 66,6 % im Jahre 1891 gestiegen ist und nimmt die ausnahmsweise Verwendung sogenannter Kupeewagen bei schnellfahrenden Zügen stetig ab. Trotzdem würde es aber dermal noch nicht angehen, die Verwendung von Kupeewagen bei Schnellzügen sofort einzustellen, weil einerseits noch nicht bei allen Oesterreichischen Bahnen ein derart hoher Stand von Interkommunikationswagen vorhanden ist und weil andererseits auch die seitens der ausländischen Bahnverwaltungen für den Durchzugsverkehr in vielen Relationen dermalen noch beigestellten Wagen nicht nach dem Interkommunikationssystem gebaut sind. Diese ausländischen Durchgangswagen gestatten zum Theil wohl eine Kommunikation im Wagen von Kupee zu Kupee, es muss jedoch der Kondukteur, um von einem Wagen zum andern zu gelangen, die Laufbretter benutzen. Es ist aber zu hoffen, dass die mit den ausländischen Bahnen einzuleitenden Verhandlungen behufs Beistellung von nur nach dem Interkommunikationssystem konstruirten Durchgangswagen zu dem angestrebten Ziele führen werde; überdies steht die Herausgabe einer bereits in Vorbereitung befindlichen Verordnung des Handelsministeriums, enthaltend Bestimmungen über die Bauart der Fahrbetriebsmittel der Oesterreichischen Eisenbahnen mit normaler Spurweite demnächst bevor, wonach sodann Personenwagen, welche für Hauptbahnen bestimmt sind, in Zukunft nur nach dem Interkommunikationssystem gebaut werden sollen. Die ausschliessliche Verwendung von Interkommunikationswagen bei allen anderen Kategorien der personenführenden Züge könnte jedoch in Anbetracht des immerhin noch bedeutenden, im Besitze der Bahnverwaltungen befindlichen Standes an Kupeewagen schon aus finanziellen Rücksichten erst nach Ablauf einer längeren Reihe von Jahren und auch da nur mit der Einschränkung auf solche Bahnen in Aussicht genommen werden, bei denen nicht die Eigenart des zu bedienenden Verkehrs die Beibehaltung des Kupeewagensystems bedingt, welche bekanntlich in Bezug auf das geringe Wagengewicht und das raschere Ein- und Aussteigen der Reisenden Vortheile bietet, die namentlich bei Lokalbahnen von nicht zu unterschätzender Bedeutung sind.

Verstaatlichung der Galizischen Carl Ludwigbahn.

Der Eisenbahnausschuss des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses hat die diesbezügliche Regierungsvorlage mit der Resolution angenommen: „Die Regierung wird ermächtigt, die im Falle der Einlösung der Carl Ludwigbahn in das Eigenthum des Staates übergehenden Bestände zur Deckung der für Investitionen (Erweiterungsbauten, Anschaffungen, Fahrparkvermehrung u. dergl.) der genannten Bahn erwachsenden Kosten mit der Maassgabe zu verwenden, dass über die vorgenommene Verwendung dem Reichsrathe s. Zt. Rechnung zu legen und ein etwa unverwendet gebliebener Rest dieser Be-

stände als ausserordentliche Einnahme in den seinerzeitigen Staatsvoranschlag einzustellen sein wird."

Aus der Verhandlung selbst sind folgende Aeusserungen hervorzuheben: der Referent besprach die Rentabilitätsverhältnisse dieser Bahn, welche in früheren Jahren aus dem Transitverkehre, insbesondere von Russischem Getreide, grosse Erträgnisse gezogen hat, seit dem Ausbaue der Russischen Bahnen aber in der Rentabilität gesunken ist. Die derzeitige Rentabilität entspricht jener Rente, welche nach dem Uebereinkommen vom Staate gezahlt werden soll.

Infolge mehrerer Anfragen und Wünsche erklärte Handelsminister v. Bacquehem, dass im Falle der Genehmigung der Verstaatlichung die Personentarife der Staatsbahnen vom 1. Januar 1892 an auch auf der Carl Ludwigbahn zur Einführung gelangen. Bezüglich der Frachtentarife aber seien rücksichtlich der Abrechnung Verhandlungen mit anderen Bahnen nothwendig, weshalb er die Einführung der Frachtentarife der Staatsbahnen erst vom 1. Juli 1892 an in Aussicht stellen könne. Bezüglich der Uebernahme der Beamten und rücksichtlich des Pensionsfonds seien in dem Uebereinkommen ausreichende Bestimmungen getroffen.

Stand der Eisenbahnbauten in Oesterrreich Ende September d. J.

Der mit Ende August ausgewiesenen Zahl von 306,4 Eisenbahnbaukilometer sind im Monat September durch den Beginn des Baues des zweiten Geleises in der Strecke Königsberg-Maria Kulm-Tirschnitz der Buschtêhrader Bahn 6,8 km zugewachsen; dagegen ist die Lokalbahn Eisenerz-Vordernberg (20.4 km) für den beschränkten Frachtverkehr, dann das zweite Geleise in der Strecke Dassnitz-Königsberg-Maria Kulm der Buschtêhrader Bahn (5,3 km) und das zweite Geleise der Strecke Schwaz-Hall der Linie Kufstein-Ala der Südbahngesellschaft (18.2 km) dem Verkehre übergeben worden. Es standen somit am Schluss des Monats September 269,3 km Eisenbahnen in Bauausführung. Darunter konnte die (mittlerweile eröffnete) Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg mit Abzweigung von Bierbaum nach Neudau, dann die ebenfalls eröffneten Lokalbahnen Zauchtl-Bautsch und Zauchtl-Fulnek der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, weiter das zweite Geleise der Strecke Königsberg-Maria Kulm der Buschtêhrader Bahn und das zweite Geleise in der Strecke Wilfleinsdorf a/L.-Bruck a/L. der Linie Wien-Bruck a/L. der Oesterreichich-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft als nahezu vollendet betrachtet werden. Namhafte Fortschritte waren zu verzeichnen bei der Lokalbahn Budweis-Salnau der Oesterreichischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft, der Lokalbahn Steyr (Pergern)-Bad Hall der Steyrthalbahn, der Lokalbahn Cilli-Wöllan sammt Flügel nach Skalis der Steiermärkischen Landesbahnen und der Lokalbahn Troppau-Benisch der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Die Zahl der durchschnittlich für den Tag und das Kilometer beim Eisenbahnbaue beschäftigten Arbeiter hat sich infolge der Beendigung des Baues einiger Linien von 9 738 auf 8 993 vermindert.

Betriebseinnahmen im September d. J.

In jenem Monate wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 12 899 967 Personen und 8 332 652 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 28 441 394 fl. erzielt, das ist für 1 km 1 050 fl. — Im gleichen Monat 1890 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 9 676 006 Personen und 7 601 846 t Güter, 28 745 733 fl. oder für 1 km 1 094 fl., daher resultirt für den Monat September 1891 eine Abnahme der kilometrischen Einnahme um 4 %. — Die auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen in den ersten 9 Monaten 1891 erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 220 662 142 fl., im gleichen Zeitraum des Vorjahres auf 219 761 273 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen für die eben genannte Zeitperiode des laufenden Jahres 26 830 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 26 197 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für 1 km für die Betriebsperiode Januar-September 1891 auf 8 224 fl. gegen 8 389 fl. im Vorjahre, d. i. um 165 fl. ungünstiger oder auf das Jahr berechnet für 1891 auf 10 965 fl., gegen 11 185 fl. im Vorjahre, d. i. um 220 fl., mithin um 2 % ungünstiger.

Umschlagsverkehr Wien (Donauufer-Bahnhof)-Nordbahnlände.

Dieser Umschlagsverkehr hat am Donauufer-Bahnhofe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bei niedrigem Wasserstande mit besonderen Schwierigkeiten deshalb zu kämpfen, weil eine vor dem Landungsplatze befindliche Sandbank die Zufahrt der Schiffe hindert. Gegenwärtig müssen die mit der Nordbahn zur Schiffsweiterbeförderung anlangenden Güter vermittelst der Donau-Uferbahn auf den Landungsplatz Praterkai gebracht werden, woselbst der Umschlag in die Schiffe vorgenommen wird. Der Umschlag der um diese Jahreszeit beträchtlichen Kohlensendungen ist demgemäss nur in sehr beschränkter Weise von den Bahnwagen in die Schiffe möglich.

Betriebsführung auf der Strecke Czacza-Zwardon,

Mit der Einlösung der Ungarischen Linien der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft ist auch die mit dem gesellschaftlichen Netze durch die Péagelinie Sillein-Czacza verbunden gewesene Strecke Czacza-Zwardon in das Eigenthum des Ungarischen Staates übergegangen. Die Ungarische Regierung beabsichtigt nun, nach Mittheilung der „Z. f. E. u. Sch.", aus Rücksichten des Betriebes die letztgenannte Linie dem Ungarischen Netze der Kaschau-Oderberger Bahn anzugliedern, bezw. den Betrieb der Linie Czacza-Zwardon durch die Kaschau-Oderberger Bahn für Rechnung des Staates führen zu lassen. Gleichzeitig wäre das Péageverhältniss bezüglich der Linie Sillein-Czacza aufzulösen.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen: Betriebseröffnung der Strecke Budweis-Gojau.

Am 15. d. Mts. ist die Theilstrecke Budweis-Gojau der, der Oesterreichischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft konzessionirten Lokalbahn Budweis-Salnau dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

Den Betrieb auf dieser Lokalbahn führt die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen und ist diese Linie speziell der Betriebsdirektion in Prag unterstellt worden.

Diese normalspurige, 35,44 km lange Theilstrecke beginnt südlich von der Station Budweis bei Kilometer 115,071 der Linie Budweis-St. Valentin der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und führt über die Stationen bezw. Haltestellen Poric, Korosek (Haltestelle), Prabsch (Haltestelle), Krems-Mric, Adolfsthal, Goldenkron, Krumau nach Gojau.

Die an derselben gelegenen vorgenannten Stationen gelangen für den Gesammtverkehr, die Haltestelle Korosek für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungsverkehr und die Haltestelle Prabsch für den Personen- und Gepäckverkehr zur Eröffnung.

Eröffnung der Lokalbahn Pozsony-Szombathely.

Die Lokalbahn Pozsony-Szombathely (Pressburg-Steinamanger) mit den bereits in Nr. 85 S. 810 d. Ztg. angegebenen Stationen und Haltestellen ist am 9. d. Mts. in Gegenwart des Handelsministers v. Baross dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

Aenderung von Stationsnamen.

Der Name der zwischen den Stationen Czangrád und Félegyháza der Königlich Ungarischen Staatsbahnen gelegenen Station „Kun-Kis-Szállás" ist in „Gáttér" umgeändert worden.

Staatsbahnlinie Schrambach-Kernhof.

Laut einer in der „Wiener Zeitung" enthaltenen Kundmachung gelangen die Unterbau-, Oberbau- und Hochbau-Arbeiten dieser Linie zur Ausschreibung. Offerten werden bis längstens 14. Dezember d. J. bei der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen entgegengenommen. Bedingnisse und sonstige Behelfe können bei der genannten Centralstelle, sowie bei der K. K. Eisenbahn-Bauleitung in Lilienfeld eingesehen werden.

Der Elbeverkehr im Oktober d. J.

Derselbe war durch einen in dieser Jahreszeit selten dagewesenen kleinen Wasserstand arg geschädigt. Trotz der Erklärung der Elbeschifffahrts-Gesellschaft, aus dieser Ursache keine Garantie für die Zuckerverschiffung übernehmen zu können, rollte doch das ganze Erzeugniss der neuen Zuckercampagne den Elbeplätzen zu, was zur Folge hatte, dass die Umschlagplätze mit Zuckertransporten rasch verstopft waren. Der Umschlagplatz Schönpriesen der Staatseisenbahn-Gesellschaft musste bereits am 18., der Aussiger Umschlagplatz am 21. Oktober wegen gänzlicher Ueberfüllung die Zuckerübernahme sistiren, und schon am 22. Oktober erklärten die Königlich Sächsischen Staatsbahnen, die Uebernahme von Zuckersendungen für Dresden loko und Dresden-Elbkai wegen Verstopfung dieser Plätze einstellen zu müssen. Alles drängte nun dem Umschlagplatze Laube der Oesterreichischen Nordwestbahn zu, der, wiewohl äusserst leistungsfähig, doch dem Ansturme nicht widerstehen konnte und am 23. Oktober wegen totaler Verstellung für den Zuckernachschub gleichfalls gesperrt werden musste. Gegen den Monat Oktober 1890 blieb der Elbeexport des Gegenstandsmonats um 812 675 Metercentner, somit um durchschnittlich 262 Wagenladungen für den Tag zurück. Das im Monate Oktober d. J. verschiffte Gesammtquantum bezifferte sich mit 1 905 820 (gegen 2 718 477) Metercentner, also mit durchschnittlich 615 (gegen 877) Wagenladungen für den Tag. An Braunkohle nach diversen Rela-

tionen wurden nur 1 210 490, also durchschnittlich 390 (gegen 587) Wagenladungen umgeschlagen.

Das Eisenbahnwesen im Okkupationsgebiete.

Wie die „Zeitschr. für Eisenb. u. Schifff." meldet, hat das Reichsfinanzministerium die Vorarbeiten, betreffend den Bau der schmalspurigen Eisenbahn von Janjici zur Dalmatinischen Grenze beendigt. Diese Linie, welche mit der nach Jajce projektirten Abzweigung etwa 300 m lang ist, soll ihre Fortsetzung nach Spalato finden. Die Baukosten sind mit etwa 12 Millionen Gulden projektirt und dürften, wie bei den früheren Eisenbahnbauten im Okkupationsgebiete, im Wege eines Darlehens aus den gemeinsamen Aktiven bestritten werden.

Nichtübergang eines Schleppbahn-Betriebsvertrages (Rechtsfall).

Eine Fabrikfirma hatte mit einer Bahnverwaltung einen Vertrag, betreffend die Frachtenauf- und Abgabe der Firma auf einer noch zu errichtenden Geleiseanlage abgeschlossen. Nach Auflösung dieser Firma verlangte deren Gesellschafter den Uebergang dieses Vertrages auf sich. Diesem Begehren wurde nur von der zweiten Instanz in der Erwägung Folge gegeben, da es sich hier um kein höchst persönliches Recht handle, und dass die Bahn durch das Verlangen, dass der Gesellschafter die aus dem Vertrage noch rückständigen Verpflichtungen der Firma erfülle, stillschweigend dessen Uebergang auf ihn genehmigt habe. Die I. und III. Instanz war diesbezüglich entgegengesetzter Ansicht und wies den Kläger mit der Begründung ab, dass mit dem Aufhören der Firma der Zweck des Vertrages bezw. i h r e r Frachten unmöglich sei, dass aber die verlangte Erfüllung der im Vertrage bestimmten Verpflichtungen keine Anerkennung der Uebernahme derselben bilde, und dass es endlich der Bahn nicht gleichgültig sein kann, ob einem Fremden gegenüber der mit einer bestimmten Person geschlossene Vertrag weiter zu gelten habe. („Verordnungsbl. für Eisenb. u. Schifff." Nr. 123.)

Börsenbericht und Kursnotiz.

Während die Kaiserliche Thronrede bei Eröffnung der Delegationen zu den schönsten Friedenshoffnungen berechtigte, hat die angebliche (später offiziell in Abrede gestellte) Aeusserung des Kaisers, dass die Decentralisation der Oesterreichischen Staatsbahnen wegen der sehr ernsten politischen Lage aus strategischen Gründen unzulässig sei, eine Panique an der Wiener Börse entfesselt, wie solche seit dem Krach des Jahres 1873 nicht erlebt wurde. Der Krieg mit Russland steht bevor, raunte man sich angstvoll und entsetzt zu. Ein stürmisches Ausgebot der besten Werthpapiere folgte rasch auf einander, die Kurse sanken ins Bodenlose, niemand wagte als Käufer aufzutreten. Es kehrte wohl bald wieder die Besonnenheit zurück, aber die kurze Dauer des Schreckens hatte unsägliche Verheerungen bereits angerichtet. Gegenüber den ohnehin sehr gedrückten Kursen der Vorwoche fielen Kaiser Ferdinands-Nordbahn (2695) um 105 fl., Galizische Carl Ludwigbahn (198.50) um 6 fl., Nordwestbahn (188) um 9 fl., Elbethalbahn (200) um 8 fl., Staatsbahn (275) um 13 fl. und Südbahn (77.50) um 2 fl., da schon früher verlautete, dass die Verstaatlichungsverhandlungen abgebrochen wurden. Verhältnissmässig milder war die Entwerthung der Ungarischen Werthe, obzwar ein starkes Ausgebot der Ungarischen Goldrente von Paris telegraphirt wurde. Die sonst so lebhaft begehrten Böhmischen Bahnaktien, sowie die Prioritäten aller Gattungen hatten durchaus keine Nachfrage. Es gilt aber als zuversichtlich, dass die Erholung dieser Kurse rasch eintreten werde, da starke Transporte von Kartoffeln aus Galizien und von Braunkohlen aus Böhmen gemeldet werden und endlich Sektionschef v. Wittek in den letzten Tagen mit dem Ungarischen Handelsminister über die neue Galizische Anschlusslinie und andere Differenzen mit Erfolg unterhandelt hat.

Aus Frankreich.

Die Eisenbahnunfälle.

In den letzten Monaten haben sich in Frankreich die Eisenbahnunfälle derart gehäuft und zum Theil so schreckliche Folgen gehabt, dass die Frage nach den Ursachen der Unfälle und nach den Mitteln zu deren Abhilfe allgemein ist und zu der brennendsten des Eisenbahnwesens gehört.

Am 20. Oktober d. J. hat sich der Ministerrath mit der Frage beschäftigt; der Minister der öffentlichen Arbeiten versicherte dabei seinen Amtsgenossen, dass man in den häufigen Zugverspätungen eine der Hauptursachen der Unfälle sehen müsse. Dementsprechend richtete er am 24. Oktober d. J. an die Eisenbahnverwaltungen folgendes Rundschreiben: „Bei Prüfung der Uebersichten der Zugverspätungen, die mir seitens der Aufsichtsbeamten zugehen, habe ich festgestellt, dass seit einiger Zeit der Gang der Züge auf den meisten Netzen sehr unregelmässig war und dass oft die Anschlüsse versäumt wurden. Diese Unregelmässigkeiten bringen Verwirrung in den Dienst, fordern die lebhafte Einsprache der Reisenden heraus und können die Ursache von ernsten Unfällen werden. Dieser Lage muss ein Ziel gesteckt und es müssen sofort Maassregeln ergriffen werden, dass die Züge künftig die von der Aufsichtsbehörde genehmigten Fahrpläne genau einhalten; das ist die erste Bürgschaft für die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs. Ich ersuche Sie daher, die Frage eingehend zu prüfen und zu untersuchen, ob etwa der Gang gewisser Züge verlangsamt werden muss, ob die vorgesehenen Stationsaufenthalte genügend sind, um das Einsteigen der Reisenden und Einladen des Gepäcks zu sichern, ob es nicht etwa angemessen ist, neue Anordnungen für diese Vorrichtungen zu treffen, um die Fahrzeit nicht über Gebühr zu verlängern, und endlich ob es nicht angängig ist, die Wagenklassen und Betriebsbedingungen der verschiedenen Zuggattungen zu ändern. Ich sehe Ihrem baldigen Berichte über die Ergebnisse dieser Prüfung sowie Ihren Vorschlägen bezüglich der Verwirklichung der vorgezeichneten Aufgabe entgegen."

Indessen ist die Meinung des Ministers keineswegs allgemein; der Abgeordnete Maruéjols und mit ihm der sogen. Arbeitsausschuss erblickt den Grund der häufigen Unfälle in der Unwirksamkeit der Staatsaufsicht über den Eisenbahnbetrieb. Zur Abhilfe schlägt er vor, erstens die Ingenieure des Aufsichtsdienstes von den Gesellschaftsingenieuren derart zu trennen, dass künftig jeder in den Gesellschaftsdienst übertretende Staatsingenieur als entlassen betrachtet wird, zweitens aus den Heizhausleitern, Lokomotivaufsehern oder den 5 Jahre im Dienst gewesenen Lokomotivführern Sicherheitsinspektoren auszuwählen, die als Gehilfen der Verwaltungs-Aufsichtskommissare den Eisenbahnbetrieb zu überwachen haben, und endlich nur solche Lokomotivführer und Heizer zum Fahrdienst zuzulassen, denen ein aus einem Staatsaufsichtsingenieur und zwei Sicherheitsinspektoren bestehender Ausschuss das bezügliche Befähigungszeugniss ertheilt hat. Am 28. Oktober d. J. hat der Minister diese Vorschläge des Ausschusses für unannehmbar erklärt; denn zunächst könne die volle Ehrenhaftigkeit und hohe Unparteilichkeit der Staatsaufsichtsbeamten nicht in Zweifel gezogen werden, zudem hätten die Vorstände des Staatsaufsichtsdienstes den Rang von Generalinspektoren der Brücken- und Wegebau- oder der Bergbau-Verwaltung, seien also schon gemäss der Rangordnung den zu Direktoren der Gesellschaften gewählten Oberingenieuren übergeordnet und schliesslich sei zu befürchten, dass die in den Gesellschaftsdienst übergetretenen und deshalb als entlassen erklärten Staatsingenieure, wenn ihnen jede Aussicht auf Rückkehr in den Staatsdienst und auf Beförderung genommen sei, vor den zu natürlichen Vertheidigern der Staatsrechte bestellten Generalinspektoren des Staatsaufsichtsdienstes die ihnen jetzt durch die Rangordnung eingeflösste Ehrerbietung verlieren werden; darum sei es angemessen, die in den Gesellschaftsdienst getretenen Ingenieure nicht als entlassen, sondern als zur Verfügung gestellt zu betrachten. Andererseits sei die Berufung von Sicherheitsinspektoren deshalb nicht zweckentsprechend, weil das Eingreifen dieser später wieder in den Gesellschaftsdienst zurückkehrenden Subalternbeamten in die Gesellschaftsangelegenheiten nur Anlass zu Unbotmässigkeiten und Ausständen bieten würde.

Von anderer Seite glaubt man die unzureichende Zahl der Beamten des äusseren Dienstes für die Unfälle verantwortlich machen zu müssen; der Abgeordnete Paul Degouy vertritt in der „Justice" diese Meinung und weist nach, dass, während das Eisenbahnnetz von 1883 bis 1887 von 27 116 auf 31 717 km gewachsen ist, die Zahl der Beamten des äusseren Dienstes in diesem Zeitraum von 100 309 auf 94 546 gefallen ist. Dagegen wird von anderer Seite geltend gemacht, dass die Zahl der bahnamtlich behandelten und beförderten Güter, der Zugkilometer und Lokomotivkilometer ungefähr in demselben Verhältniss gesunken sei, dass die Wagenladungstarife ausgedehnt und dadurch die bahnamtliche Be- und Entladung vieler Güter entbehrlich geworden seien und dass nur die Zahl der beförderten Reisenden zugenommen hätte, wodurch eine Mehrarbeit kaum erwachse.

Der Abgeordnete des Tarn-Departements Dupuy-Dutemps erblickt die Bestätigung der Anschuldigung wegen gefahrbringender Ueberbürdung der Beamten in einem Einzelfalle, in dem auf einer früher mit zwei Beamten besetzten kleinen Station des Orleansnetzes der ganze Dienst jetzt von einem Beamten wahrgenommen werden muss. Auf Befragen an zuständiger Stelle habe er die Antwort erhalten, dass allerdings der Dienst darunter leide, die Gesellschaft aber Ersparnisse erzielen wolle und die Aufsichtsbehörde es dulde, um die dem Staatsschatze aus der Zinsengewähr erwachsende Last zu ermässigen. Für solches die Sicherheit der Reisenden gefährdende Verfahren macht er diejenigen Abgeordneten verantwortlich, welche in der Kammer unablässig auf Ersparnisse seitens der Eisenbahngesellschaften dringen.

Der Abgeordnete des Aisne-Departements, Castelin, ein früherer Brücken- und Wegebauführer, schreibt die Unfälle der fehlerhaften Blockstationseinrichtung zu. Am 19. Oktober hat er in der Kammer eine Anfrage über die jüngsten Unfälle in Aussicht gestellt und verlangt, dass die Verhandlung über diese Anfrage mit der Berathung des Haushalts des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten vereinigt werde; er will alsdann die Einsetzung eines Ausschusses beantragen, der die Eisenbahngesetzgebung prüfen und untersuchen soll, durch welche Aenderungen die Sicherheit der Reisenden künftig mehr gewährleistet würde.

Andere wieder haben gemeint, den Grund für die Häufung der Unfälle in der zunehmenden Ausdehnung des sozialistischen Einflusses auf die Angestellten suchen zu müssen. In dieser Beziehung hat der Generalsekretär der Paris-Lyon-Mittelmeergesellschaft, Mr. Habert, einem Redakteur des „Temps“ folgende mehr diplomatische als deutliche Erklärung gegeben: „Es ist schwer, um nicht zu sagen unmöglich, für mich, auf die mir gestellte Frage zu antworten; denn seit den 50 Jahren, dass unsere Gesellschaft Reisende befördert, hat es Unfälle gegeben. Jeder Unfall hat eine andere Ursache gehabt, von der es sehr schwierig ist, den Ursprung nachzuweisen. Ich behaupte nicht, dass die letzten ausständischen Bewegungen nicht einen gewissen Einfluss auf unser Personal gehabt hätten, aber ich kann nicht sagen, welches dieser Einfluss gewesen ist. Diese Frage ist so verwickelt, dass es unmöglich ist, sie zu lösen.“

Auch darin, dass die Zusammenhangsbremsen noch nicht auf die Güterzüge ausgedehnt sind, glaubt man eine grosse Unfallgefahr erblicken zu müssen, doch wird von anderer Seite dagegen eingewendet, dass eine solche Ausdehnung eine todte Ausgabe von 300 Millionen bedeute und noch dazu eine ernste Gefahr für die Mobilmachung im Falle des Bruches der Vorrichtung heraufbeschwöre.

Schliesslich ist es nicht unbemerkt geblieben, dass der Verhängnissglaube bei den letzten Unfällen eine hervorragende Rolle gespielt hat.

Bei solcher Stimmung haben natürlich auch die Erfinder der Unfallfrage ihre Aufmerksamkeit zugewendet und, wenn man den Versprechungen Glauben schenken könnte, so müsste die Unfallgefahr in kürzester Frist vollständig beseitigt sein. So hatte der technische Betriebs-Eisenbahnrath in seiner Sitzung vom 27. Oktober nicht weniger denn 6 Erfindungen, welche die Verhütung von Unfällen zum Zweck haben, zu prüfen: 1. eine Vorrichtung von Ferron, welche die Sicherheit der Reisenden in den Zügen gewährleisten soll, 2. eine Mittheilung von Godfray, betreffend einen selbstthätigen Stundenstempel zur Stempelung der Abfahrts- und Ankunftskarten der Züge, 3. eine Vorrichtung von Mauborgue, die den auf der Strecke liegen gebliebenen Zügen einen Verkehr mit den Bahnhöfen und mit anderen Zügen ermöglicht, 4. eine Vorrichtung von Peter Vaudois zur Deckung der auf den Bahnhöfen haltenden Züge, 5. eine neue Bremseinrichtung von Pascal Rennesson und 6. eine Rohrbruch-Bremseinrichtung von Paul Ribard. Ferner hat ein Herr Heinrich Schlösing am 12. Oktober vor der wissenschaftlichen und gewerblichen Gesellschaft von Marseille einen Vortrag über eine von ihm gemachte Erfindung gehalten, die es ermöglichen soll, dass Züge auf einer nichtfreien Strecke ohne Zuthun des Lokomotivführers und des Signalwärters selbstthätig anhalten; die Urheberschaft dieser Erfindung hat übrigens der Uhrmacher Zanstra in Heerenveen (Holland) für sich in Anspruch genommen.

Aus Asien.

Türkei.

Der Verwaltungsrath der Gesellschaft für den Bau der Kleinasiatischen Bahnen hat beschlossen, den Antheilhabern 5% Zinsen vom Tage der Einzahlung ab zuzuwenden; der etwaige Ueberschuss des Baugewinns soll nach Vollendung der Bauten in der Weise vertheilt werden, dass 19,3 % der Direktion, 2,7 % dem Aufsichtsrath, 21 % den Genussschein-Inhabern und 57 % den Antheilhabern zukommen. Eine demnächst zu berufende Versammlung soll darüber entscheiden, ob es angemessen erscheint, der Unternehmung eine grössere Ausdehnung zu geben und den Bau fernerer Linien in Kleinasien zu übernehmen.

Dieser Beschluss dürfte seine Erklärung in einer Meldung des „Levant Herald“ finden, nach der die Türkische Regierung den Bau einer Bahn von Ismid oder Samsun bis Bagdad beschlossen und einerseits die Verwaltung der Anatolischen Eisenbahngesellschaft (Haider-Pascha-Ismid-Angora), andererseits den Baron Macar, als Konzessionsinhaber der Eisenbahn Samsun-Siwas, zu Verhandlungen eingeladen hat, um deren Vorschläge bezüglich dieses Unternehmens kennen zu lernen.

Nach einer anderen Mittheilung aus Konstantinopel hat die Anatolische Eisenbahngesellschaft bereits Ingenieure ins Innere entsendet, um die allgemeinen Vorarbeiten für eine Verlängerung ihrer Bahn von Angora über Siwas Diarbekr (etwa 500 km) anzufertigen.

Die am 30. Juni d. J. über ein Netz von 314,25 Meilen verfügende Eisenbahngesellschaft Smyrna-Aïdin erzielte im ersten Halbjahr 1891 eine Betriebseinnahme von 106 330 £ (gegen 136 791 £ im gleichen Zeitraum 1890); hiervon verzehrten die Betriebsausgaben 54 504 (65 893) £, so dass ein Betriebsüberschuss von 51 826 (70 898) £ verblieb. Nach Bestreitung der Lasten verblieben noch 2 904 £, die auf neue Rechnung vorgetragen wurden. Von den 27 500 £ für das Halbjahr erfordernden Gesammtlasten der 18⁸8/89 begebenen Schuldverschreibungen wurden 5 350 £ auf das Anlagekapital übertragen, während von jetzt ab die Gesammtlast durch die Betriebseinnahmen zu bestreiten ist. Infolge der guten Ernte dieses Jahres erfährt der Verkehr schon jetzt einen bedeutenden Aufschwung und stellt für das zweite Halbjahr eine höhere Einnahme als im gleichen Zeitraume des Vorjahres in Aussicht.

Die durch Kaiserlichen Firman vom 22. Februar d. J. ertheilte Konzession für eine Eisenbahn Panderma-Koniah nebst Abzweigungen (800 km) soll in mehreren Punkten abgeändert werden.

Die Eisenbahngesellschaft Beirut-Damaskus hat durch Kaiserlichen Firman vom 13. Juni d. J. die Konzession für eine im Dezember 1895 zu vollendende Schmalspurbahn von Beirut über Damaskus nach dem Haurangebirge (170 km) erhalten.

Zum Bau dieser Bahn hat sich in Brüssel eine Eisenbahn-Baugesellschaft für Syrien (Société d'entreprise de chemins de fer en Syrie) gebildet.

Der Inhaber der verfallenen Konzession Akka-Damaskus, John R. Pilling, hat im Verein mit Elias Effendi im Oktober d. J. von neuem die Konzession für eine möglichst der Poststrasse folgende Eisenbahn Akka-Damaskus (185 km) nebst einer Zweigbahn von Akka nach Haïfa (15 km), einer zweiten nach Nava auf der Grenze des Hauran (40 km) und einer dritten nordwärts nach Hasbeya am Nordabhang des Hermongebirges (30 km) erhalten. Die Baukosten für dieses im ganzen 270 km umfassende Netz sind auf 1 500 000 £ veranschlagt.

Birma.

Im Juli d. J. ist von der fast 350 Meilen langen Muthalbahn (Sagaing-Mogaung), welche die Linie Rangun-Mandalay auf dem rechten Irawaddyufer fortsetzen soll, die Anfangsstrecke Sagaing-Schwebo (53 Meilen) mit den Stationen Sagaing, Ywatoung (2,5 Meilen), Sage (9 Meilen), Padu (16,5 Meilen), Paukkan (26,75 Meilen), Wellet (37,25 Meilen), Moksogyon (44,25 Meilen) und Schwebo (53 Meilen) dem öffentlichen Verkehre übergeben worden; doch ist der Dienst noch wenig regelmässig. Später beabsichtigt man täglich einen gemischten und zwei Güterzüge in beiden Richtungen abzulassen; die Fahrzeit wird etwa 5 Stunden betragen.

Malaiische Staaten.

Der im Süden der Halbinsel Malakka gelegene, dem Namen nach unabhängige, in Wahrheit aber unter Englischer Schutzherrschaft stehende Staat Perak hat die Konzession für den Bau und die einjährige Unterhaltung einer Schmalspurbahn ausgeschrieben. Diese mit 1 m Spurweite zu bauende Bahn soll von einem noch zu bestimmenden Punkte am Unterlauf des Perakflusses etwa 16 km von der Stadt Teluk-Anson ausgehen und die Verbindung mit einer der jetzt in Bau begriffenen, 30 Meilen weit von Teluk-Anson in Ipoh endigenden Linie herstellen. Der südlich von Perak gelegene, im gleichen Verhältniss zu England stehende Staat Sungei-Ujong hat vor kurzem eine 25 Meilen lange Bahn von Port-Dickson nach Seramban erhalten. Port-Dickson liegt ungefähr unter 2° 50′ nördlicher Breite an der Westküste der Halbinsel Malakka und ist erst neuerdings geschaffen worden, um die nördlich der Englischen Kolonie Malakka gelegenen beiden Staaten Sungei-Ujong und Jelebu zu bedienen; Küstendampfer verkehren zwischen Port-Dickson und Singapur. Der Fahrpreis beträgt für die ganze 25 Meilen lange Strecke 1,50 D. in I., 1 D. in II. und 0,40 D. in III. Klasse.

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

In der Versammlung des Vereins für Eisenbahnkunde, welche am 10. November d. J. unter dem Vorsitze des Herrn Geh. Ober-Regierungsraths Streckert stattfand, hielt Herr Eisenbahndirektor Bork einen Vortrag über Elektrischen Rangirbetrieb und die Verwendung elektrischer Energie im Zugförderungsdienst. Herr

Bork hob hervor, dass bei den gewaltigen Fortschritten der Elektrotechnik an sich auf dem Gebiete der Bewegungsübertragung wider Erwarten bis jetzt nur wenig geschehen sei. Den Grund dazu kann man einerseits darin finden, dass für viele Fachkreise die elektrische Maschine wie mit einem Schleier umgeben schien. Die Elektrotechnik wurde für ein abgesondertes, ausserhalb der übrigen technischen Wissenschaften stehendes Gebiet gehalten. Man konnte mit den auftretenden Kräften keinen festen Begriff verbinden. Andererseits wieder hielt man die elektrische Maschine in wirthschaftlicher Beziehung für eine aussichtslose Konstruktion. Diese Auffassung ist nicht zum wenigsten durch den gelungenen Versuch der grossartigen Kraftübertragung Lauffen-Frankfurt gebrochen. Die Aufmerksamkeit weiter Kreise wendet sich der elektrischen Bewegungs-Uebertragung zu und auch die Eisenbahnverwaltungen werden sich dem nicht entziehen. Am Ende des Jahrhunderts verkehrt die elektrische Lokomotive vielleicht auch auf den Hauptbahnen.

Der Vortragende wies weiter darauf hin, dass aus dem Umstande der doppelten Uebersetzung von Arbeit in Strom und von Strom in Arbeit, wie solche der elektrischen Kraftübertragung eigenthümlich ist, keineswegs ein so erheblicher Effektverlust entsteht, wie man anzunehmen geneigt ist. Innerhalb bestimmter Grenzen regulirt sich ein Elektromotor bei wechselnder Belastung selbst, was bei Dampfmotoren beispielsweise ausgeschlossen ist. Ein Elektromotor arbeitet (dreht sich), ohne dass dazu Kuppel und Pleuelstangen mit den vielen empfindlichen Zwischentheilen erforderlich sind. Er kann von jedem zuverlässigen Arbeiter bedient werden, besonderer fachmännischer Ausbildung, wie sie die Bedienung einer Dampfmaschine erheischt, bedarf es dazu nicht.

Redner kommt dann auf die Verwendung von Elektromotoren zum Betriebe von Schiebebühnen und Drehscheiben zu sprechen. Derselbe hat schon vor 2 Jahren mit dem elektrischen Antrieb einer Schiebebühne in der Hauptwerkstatt Tempelhof den ersten Versuch gemacht und damit den Erfolg erzielt, dass bei dem elektrischen Betriebe die Bedienung der Bühne nur den vierten Theil an Kraftaufwand erheischte, als bei dem bis dahin angewendeten Seilbetriebe nothwendig gewesen war. Die neuerdings von der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft gebauten Motoren für Schiebebühnen und Drehscheiben gewähren noch mannigfache Konstruktionsvereinfachungen. Es sind Reihenmotoren, der Strom wird durch Kohlebürsten abgehoben, der Motor kann sofort umgesteuert werden. Der elektrische Antrieb der Schiebebühnen gestattet deren Anwendung in Fällen, welche bislang kaum in Betracht kommen konnten. Schiebebühnen können wesentlich zur bequemeren Anordnung und vollkommeneren Ausnutzung der Rangirgeleise beitragen, wenn sie schnell, sicher und mit geringen Kosten bewegt werden können. Diese Bedingungen erfüllt der elektrische Antrieb. Nach einem vom Vortragenden durchgerechneten Beispiel stellten sich die Kosten des elektrischen zu denen des bisherigen Rangirbetriebes wie 120 : 211. Zum Schluss gedachte der Redner in warmen Worten des Entdeckers des elektrodynamischen Prinzips, des Herrn W. v. Siemens.

Bücherschau.

Eisenbahnschematismus für Oesterreich-Ungarn pro 1891/92. Dieser 17. Jahrgang des bekannten Schematismus ist von dem Redaktionskomitee des Eisenbahnkalenders für Oesterreich-Ungarn herausgegeben worden und der Ertrag beider Werke ist dem Oesterreichischen Eisenbahn-Unterstützungsfonds gewidmet. Die Herausgeber haben in dem vorliegenden Schematismus, ein verlässliches, in der Zusammenstellung übersichtliches und vollständiges Personalregister geboten, in welchem kein aktiver Eisenbahnbeamter (unter Augabe seiner dienstlichen Stellung, Würde und Auszeichnung usw.) fehlt, welcher bleibend angestellt ist. Dasselbe umfasst alle Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns und im Okkupationsgebiete ohne Ausnahme, daher auch alle Lokal-, Vizinal- und Bergbahnen, selbst die noch im Bau begriffenen, aber sich schon der Vollendung nähernden und mit einem Personal versehenen Bahnen II. und III. Ranges, sowie nicht minder alle Tramways mit Pferde- und Lokomotivbetrieb, endlich die beiden Eisenbahn-Centralabrechnungsbüreaus in Oesterreich (Wien) und Ungarn (Szegedin). Im Anhange werden die Funktionäre des Eisenbahn-Schiedsgerichtes und der berufsgenossenschaftlichen Unfall-Versicherungsanstalt der Oesterreichischen Eisenbahnen angegeben.

Annuaire spécial des Chemins de fer belges von M. Felix Loisel, Ingenieur civil, secrétaire de la Conférence des chemins de fer belges. 14. Jahrgang. Verlag von E. Bruylant in Brüssel. Preis 10 Frcs. Dieses Jahrbuch umfasst 2 Theile; der erste behandelt speziell die Belgischen Eisenbahnverhältnisse: Eisenbahn-Gesetzgebung und gerichtliche Erkenntnisse, Enteignungsrecht, Staats- und Privatbahnen, Betriebsergebnisse. Der zweite Theil bietet eine umfassende Statistik der Belgischen, Französischen, Niederländischen, Luxemburgischen, Deutschen, Oesterreichisch-Ungarischen, Schweizerischen, Italienischen, Spanischen, Portugiesischen und Grossbritannischen Eisenbahnen.

Personalnachrichten.

Preussen.

Der bekannte Agitator für die Einführung des Zonentarifes Dr. Franz Perrot ist gestorben.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Ronsdorf-Müngstener Eisenbahn. Die Strecke Klarenbach-Müngsten wurde heute dem Verkehr übergeben. Dieselbe bildet die Fortsetzung der Linie Ronsdorf-Klarenbach und besitzt folgende Stationen:

Gründerhammer.
Platz,
Clemenshammer.
Gerstau,
Hütz,
Breitenbruch.
Aue,
Berg-Fürberg,
Morsbach,
Engelskotten,
Müngsten.

Der Uebergang für diese Stationen findet in Station Ronsdorf (Direktionsbezirk Elberfeld) statt.

Die Güterabfertigungsstellen des Vereinsgebietes werden ersucht, hiervon Kenntniss zu nehmen und etwaige Sendungen für die neueröffneten Stationen an die obengenannten Uebergangsstationen zu richten.

Ronsdorf, am 18. November 1891. (2333)

Der Vorstand.
Käufer.

2. Güterverkehr.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. Dezember d. J. wird der Haltepunkt Paunsdorf für den Stückgutverkehr (Eilgut und Frachtgut) eröffnet.

Die Frachtberechnung erfolgt von oder bis zu der nächstfolgenden Station (Leipzig II [Dresdn. Bhf.] oder Borsdorf).

Güter, zu deren Ver- oder Entladung wegen bedeutenden Gewichts (über 200 kg) oder ihrer sonstigen Beschaffenheit besondere Vorrichtungen erforderlich sind, sowie bahnlagernde Güter, sind von der Beförderung ausgeschlossen.

Dresden, am 16. November 1891. (2334)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. Dezember d. J. wird die in der Nähe von Leipzig (Bayer. Bhf.) gelegene Ladestelle Stötteritz für den beschränkten Güterverkehr (Wagenladungsgüter) eröffnet.

Ueber die Frachtberechnung usw. geben sämmtliche Sächsische Güterexpeditionen auf Erfordern Auskunft.

Dresden, am 16. November 1891. (2335)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Die Station Saarhölzbach des Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch), welche bisher für den Wagenladungsverkehr eingerichtet war, wird vom 15. d. Mts. ab auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet und wird das Heft 7 des Verbandstarifs dementsprechend ergänzt.

Karlsruhe, den 15. November 1891. (2336)

Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Zu dem am 15. Oktober d. J. gültigen Verbands-Gütertarife, Theil II, Heft 2 und zum Anhange dieses Tarifes sind Berichtigungsblätter erschienen, welche Erhöhungen wie auch Ermässigungen der direkten Frachtsätze enthalten. Die Ermässigungen treten sofort, die Erhöhungen erst am 3. Januar n. J. in Geltung.

Abdrücke des Berichtigungsblattes sind bei den Dienststellen unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 18. November 1891. (2337)

Königliche Eisenbahndirektion,
für die Deutschen Verbandsverwaltungen.

Mit dem 15. Novbr. 1891 werden die Stationen Wolmirsleben und Unseburg der Königl. Eisenbahndirektion zu Magdeburg in den Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Magdeburg vom 1. August 1889 einbezogen.

Der Frachtberechnung werden bis auf weiteres die Entfernungen für die Station Etgersleben der Königl. Eisenbahndirektion zu Magdeburg unter Zuschlag von 7 km bei Wolmirsleben und von 10 km bei Unseburg zu Grunde gelegt.

Bromberg, den 12. November 1891. (2338)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Am 1. Januar 1892 treten die in dem Gütertarif vom 1. August 1890 (Theil II Heft 1 und Theil III Heft 1) enthaltenen direkten Frachtsätze für die Stationen Prag und Visocan der Böhmischen Nordbahn ausser Kraft.

Köln, den 17. November 1891. (2339)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. ab werden die Stationen Duisburg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) und Signeulx (frontière) und Tilff (Frésart) der Belgischen Staatseisenbahn mit direkten Frachtsätzen in den, im vorbezeichneten Verkehr bestehenden Ausnahmetarif 7 für die Beförderung von Eisenerzen etc. aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güter - Abfertigungsstellen, sowie die Tarifbüreaus der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Elberfeld und zu Köln (rechts- und linksrheinisch).

Köln, den 17. November 1891. (2340)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Saarbrücken - Main - Neckarbahn-Gütertarif und Saarkohlentarif Nr. 4. Am 15. November d. J. gelangt der Nachtrag III zum Saarbrücken-Main-Neckarbahn - Gütertarif vom 15. August 1889 und der Nachtrag II zum Saarkohlentarif für den Verkehr mit der Main-Neckarbahn (Kohlentarif Nr. 4) vom 15. August 1889 zur Einführung. Die Nachträge enthalten u. a. Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Wixhausen der Main-Neckarbahn und Göttelborn des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrhein.).

Die Nachträge werden, soweit der Vorrath reicht, an die Besitzer der Haupttarife unentgeltlich abgegeben.

Köln, den 14. November 1891. (2341)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Norddeutscher Eisenbahnverband. Am 20. d. Mts. tritt für Eisenerz, abgeröste ten Schwefelkies, Braunstein und Kupfererzabbrände im Verkehre von Elbingerode nach Alfeld ein Ausnahmetarifsatz in Kraft, welcher bei den betheiligten Güterabfertigungen zu erfahren ist.

Hannover, den 15. November 1891.
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen. (2342)

Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Magdeburg. Am 20. November d. J. treten in dem oben bezeichneten Verkehre für die Stationen Stederdorf, Unseburg und Wolmirsleben des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg direkte Frachtsätze in Kraft. Ueber deren Höhe ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen auf Wunsch Auskunft.

Mageburg, den 16. November 1891. (2343)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen

Am 1. Dezember 1891 tritt zum Südostpreussischen Verbandsgütertarif der Nachtrag VII in Kraft.

Derselbe enthält neue Frachtsätze für Danzig Weichselbahnhof, Grajewo, Lyck und Prostken, sowie neue Ausnahmefrachtsätze für Getreide und Mühlenfabrikate. Abdrücke des Nachtrages VII sind von den Fahrkarten-Ausgabestellen zu beziehen.

Bromberg, den 10. November 1891. (2344)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 10. Dezember d. J. treten für die Beförderung von Gütern der Stückgutklasse II und der Wagenladungsklassen A 1 und B zwischen Mariaschein und Grottau direkte Frachtsätze in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 18. November 1891. (2345)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Elberfeld - Magdeburg. Mit Gültigkeit vom 25. d. Mts. gelangen zwischen Hedwigsburg und Wendessen einerseits und Stationen des Direktionsbezirks Elberfeld andererseits direkte Tarifsätze zur Einführung.

Magdeburg, d. 18. Nov. 1891. (2346)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Am 1. Dezember d. J. tritt zum Tarife Theil II Heft 1 der Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält:

1. neue Frachtsätze des Spezialtarifs III für mehrere Stationen, 2. eine Bestimmung über Ausdehnung der Anstosstarife für Malzkeime auf alle Güter des Spezialtarifs III, 3. ermässigte Sätze des Ausnahmetarifs Nr. 1 für Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate (ausgenommen Malz und Oelsamen), 4. erhöhte Sätze desselben Ausnahmetarifs (einschl. Malz und Oelsamen) sowie des Ausnahmetarifs Nr. 2 für Kleie etc. im Verkehr mit Stationen der Böhmischen Nordbahn, 5. neue Ausnahmesätze für Mehl und Cement, 6. Aenderung der Bestimmung über Anwendung des Ausnahmetarifs Nr. 39 A. Eisenerze etc., 7. Sätze für Turnau in diesem Ausnahmetarif, 8. ermässigte Ausnahmesätze für Schlacken von Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen, 9. einen neuen Ausnahmetarif 44 für Bleierze und 10. Aufnahme der Station Friedrichshütte in den Ausnahmetarif Nr. 39 B, für Eisenschlacken und Eisenerze. Die Tariferhöhungen unter 4 sowie die Verkehrsbeschränkung unter 6 treten erst am 15. Januar 1892 in Gültigkeit.

Der Nachtrag kann bei den Endverwaltungen kostenfrei bezogen werden.

Breslau, den 19. November 1891. (2347)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Staatsbahn - Güterverkehr Altona-Magdeburg. Die an der Neubaustrecke Etgersleben - Unseburg des Direktionsbezirks Magdeburg belegenen Stationen Wolmirsleben und Unseburg werden mit sofortiger Gültigkeit in den Tarif für den oben bezeichneten Verkehr einbezogen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze usw. ertheilen bis zur Herausgabe des neuen Tarifs die Güter-Abfertigungsstellen.

Altona, den 15. November 1891. (2348)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. Dezember 1891 neuen Stils ab gelten die in den nachbenannten Ausnahmetarifen des Deutsch - Russischen Gütertarifs vom 20. Oktober/1. November 1888 alten/neuen Stils, und zwar

Nr. 3 (Hanf usw.),
„ 9 (Eier usw.),
„ 10 (gepöckeltes Fleisch) und
„ 38 Theil I (Heringe)

für die Station Bremen, Hauptbahnhof und im Anhang I zum obigen Tarif für Bremen vorgesehenen Frachtsätze auch für die Station Bremen, Freibezirk.

In den betreffenden Ausnahmetarifen bezw. im Anhang I ist daher vom gedachten Tage ab die fragliche Stationsbezeichnung in Bremen, Hauptbahnhof und Freibezirk (E.D.B. Hannover) abzuändern.

Bromberg, den 13. November 1891. (2349)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - Westfälisch - Belgischer Güter - Verkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. ab wird die Station Hagen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld mit direkten Frachtsätzen in den im vorbezeichneten Güterverkehr bestehenden Ausnahmetarif 20 für die Beförderung von Schwefelsäure in Kesselwagen aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilt die betreffende Güter-Abfertigungsstelle.

Köln, den 19. November 1891. (2350)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Lokal-Gütertarif. Am 1. Januar 1892 wird der Ausnahmetarif Nr. 4 für Kalirohsalze usw. aufgehoben und durch einen erweiterten Ausnahmetarif für Düngemittel mit theils erhöhten und theils ermässigten Frachtsätzen ersetzt. (2351)

Ludwigshafen a. Rh., den 17. Nov. 1891.
Die Direktion
der Pfälzischen Eisenbahnen.
von Lavale.

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. (Einführung des Gütertarifes auf der Esztergom-Almás-Fuzitoer Lokaleisenbahn.) Auf der im Betriebe der Königl. Ungar. Staatseisenbahn stehenden Esztergom-Almás-Fuzitoer Lokaleisenbahn tritt mit dem Tage der Betriebseröffnung der Gütertarif dieser Bahn in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes werden in der Tarifabtheilung der Königl. Ungar. Staatseisenbahnen für 30 kr. per Stück erhältlich sein.

Budapest, November 1891. (2352)
Die Direktion.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband. Neuerliche Verschiebung der Aufhebung der bestehenden Tarife und Verschiebung des Ausscheidens der Route via Sosnowice. Mit Bezug auf unsere letzte Kundmachung vom 14. Oktober 1891, enthalten unter Zahl 2127 in Nr. 82 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 21. Oktober l. J., geben wir bekannt, dass die Tarife für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Eisenbahnverband im bisherigen Umfange auch über den 18. November a. St./30. November n. St. 1891 hinaus bis zum Erscheinen neuer Tarife, welches rechtzeitig kundgemacht werden wird, in Kraft bleiben.

Bis zu diesem Termine wird auch das Ausscheiden der Route via Sosnowice aus dem direkten Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Verbandsverkehre verschoben. (2353)

Wien, am 16. November 1891.

Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahn - Verband. Aufhebung der Ausnahmetarife für den Transport von Kohlen. Die Ausnahmetarife Theil VI des Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischen Eisenbahnverbandes für die Beförderung von Kohlen in Wagenladungen von Oesterreichischen Stationen nach der Schweiz, gültig vom 1. Oktober 1886, treten mit 31. Dezember 1891 gänzlich ausser Kraft.

Ueber die an deren Stelle tretenden neuen Tarife wird später besondere Publikation erlassen werden.

Wien, am 16. November 1891. (2354)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterr. Staatsbahnen.

3. Lieferfristen.

Güterverkehr mit Dresden-Elbkai. Mit Genehmigung des Königlichen Finanzministeriums werden die Lieferungszeiten für Güter nach und von den Dresdner Elbkais bis auf weiteres um acht Tage verlängert.

Dresden, am 17. November 1891. (2355)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

4. Verdingungen.

Verding von Metallen, Röhren und Draht. Die im Rechnungsjahre 1892/93 erforderlichen:

7 500 kg	Antimon,
200 000 „	Schweisseisenbleche (Grob- und Feinbleche),
115 000 „	Flusseisenbleche (Grob-, Riffel- und Feinbleche),
8 000 „	Kupferbleche,
1 400 „	Messingbleche,
5 000 Tfl.	Weissbleche,
3 000 kg	Zinkbleche,
1 300 „	Walzblei,
15 000 „	Blockblei,
1 500 „	Blockzink,
30 000 „	Stangenkupfer,
3 700 „	Eisen- und Stahldraht,
1 600 „	Kupfer- und Messingdraht,
4 000 m	Gasröhren,
10 000 Stück	Siederöhren aus Schweisseisen,
10 000 kg	Kupferröhren ohne Naht,
1 310 000 „	Walzeisen, hierunter 120 000 kg aus Flusseisen

sollen in öffentlicher Ausschreibung — nach 26 Loosen getrennt — verdungen werden.

Bedingungen und die zum Angebot zu benutzenden Formulare liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhauer-Uferstrasse Nr. 1 zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden. Die Bewerber, welche Kupfer- und Gasröhren oder Draht anbieten wollen, haben dies wegen Verabfolgung des hierzu erforderlichen Preislistenformulars in der Anforderung besonders anzugeben.

Die Eröffnung der Angebote findet im vorbezeichneten Materialienbüreau
am 12. Dezember 1891,
Vormittags 11 Uhr
statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 10. Januar 1892 einschliesslich.

Magdeburg, den 14. Novbr. 1891. (2356)

Königliche Eisenbahndirektion.

Werra - Eisenbahn. Die Lieferung nachbezeichneter für 1892 erforderlichen Werkstatts- und Betriebsmaterialien: Bankazinn, Plomben, Antimon, Doppelfirniss, rohes und raff. Rüböl, Wagenschmieröl, Talg, Seife, Bleiweiss in Oel gerieben, Kreide, Segelleinen, Polsterleinen, Schmirgelleinen, Putzwolle, Ital. Hanf, Bindfaden, Borax, Waschschwämme, Stearinlichte, Reisigbesen, Zündhölzer, Dochte, Fruchtgummi, Waschleder, Soda, Kupfervitriol, Telegraphen-Papierrollen und Desinfektionspulver, soll im Submissionswege vergeben werden. Die Lieferungsbedingungen werden von unserem Sekretariate unentgeltlich abgegeben. Angebote, denen die unterschriftlich anerkannten Lieferungsbedingungen nebst Materialienproben beigefügt sein müssen, sind bis zum 16. Dezember d. J. anher einzureichen.

Meiningen, den 16. November 1891. (2357)

Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.

Königl. Württembergische Staatseisenbahnen. Lieferung von flusseisernen Querschwellen. Die unterzeichnete Stelle hat die Lieferung von 70 000 Stück flusseisernen Querschwellen in 3 Loosen zu vergeben, wovon das erste mit 30 000 Stück bis 15. Januar 1892, das zweite mit 20 000 Stück bis 15. Februar und das dritte mit 20 000 Stück bis 15. März 1892 frei Bahnwagen Heilbronn abgeliefert werden soll.

Ausserdem sind 7 000 Stück flusseiserne Weichenschwellen in Längen von 2,5 bis 4,6 m zu vergeben, lieferbar frei Bahnwagen Heilbronn bis spätestens 15. Februar 1892.

Die Lieferbedingungen und Zeichnungen liegen bei dem bautechnischen Büreau der Generaldirektion zur Einsicht auf und werden von demselben auf Verlangen an die Werke abgegeben.

Die Angebote auf die Lieferung sind spätestens bis
Dienstag, den 24. November d. J.,
Mittags 12 Uhr,
schriftlich und verschlossen, mit der Aufschrift:
„Angebot auf Eisenschwellen-Lieferung“
versehen, beim diesseitigen Sekretariat einzureichen. An demselben Tage Nachmittags 4 Uhr findet die Eröffnung der Angebote statt.

Stuttgart, den 12. November 1891. (2358)

K. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Unter Zugrundelegung der bei den Preussischen Staatsbahnen gültigen, im Deutschen Reichsanzeiger vom 30. Juli 1875 veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen“ sowie der für den diesseitigen Bezirk gültigen, durch die Kölnische Zeitung vom 24. Oktober 1889 Nr. 295 veröffentlichten „allgemeinen Vertragsbedingungen“ soll die Anfertigung und Lieferung von:

a) 1 060 eisernen Kohlenwagen,
b) 1 060 Kokeswagen,
c) 1 155 offenen Güterwagen und
d) 218 Kalkdeckelwagen
von je 15 000 kg Ladegewicht,
e) 7 130 Rädersätzen für Wagen,
f) 17 465 Flussstahl-Spiralfedern und
13 972 Flussstahl-Tragefedern mit Bunden für Wagen

vergeben werden.

Bedingungen etc. können zu je 1,50 ℳ von unserm maschinentechnischen Büreau, Domhof 48 hierselbst, bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Wagen“ bezw. „Rädersätze“ und „Federn“ versehen portofrei zu dem auf Freitag, den 4. Dezember d. J., Vormittags 10 Uhr anberaumten Verdingungstermin an das genannte Büreau einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Köln, den 18. November 1891. (2359)

Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

5. Verkauf von Altmaterialien.

Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen. Verkauf von 100 Rädersätzen. Die in der Centralwerkstätte in Tilburg sich befindenden 100 Rädersätze sollen durch Submission vergeben werden. Die Submissionszettel sollen der 1. Abtheilung des Centralen Dienstes zu Utrecht bis zum 2. Dezember 1891 vor 12 Uhr Mittags zugegangen sein.

Der Ingenieurchef der Centralwerkstätte zu Tilburg wird über diese Materialien Auskunft geben und können Verkaufsbedingungen durch frankirte Anfrage von demselben bezogen werden.

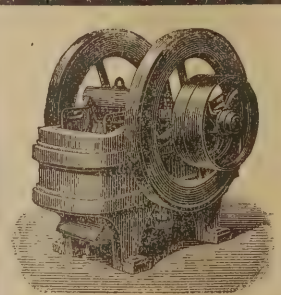
Utrecht, den 17. Novbr. 1891. (2360)

**Zeichenpapiere,
Pauspapiere,
Lichtpausrohpapiere,
Millimeterpapiere**

bezieht man am preiswerthesten bei unterzeichneten Herstellern. Muster kostenlos.

Gelbe Mühle, Düren
(Rheinpreussen)
Benrath & Franck.

(Triebkräfte 3 Dampfmaschinen,
1 Wassermotor.)



Grusonwerk
Magdeburg-Buckau

empfiehlt von seinen Fabrikations-Specialitäten:

Steinbrechmaschinen

in bewährter Construction und solidester Ausführung
zur Herstellung von Strassenschotter.
Die gangbarsten Nummern meist vorräthig.

Hartguss-Brechbacken nach mehr als 600 Modellen.

Ausführliche Kataloge unentgeltlich und postfrei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 92. **Zeitung des Vereins** 1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 24 Mk.
pränumerando franko an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 32 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche officielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 25. November 1891.

Dieser Nummer liegt Nr. 22 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Ueber das Markensystem im Personenverkehr.

Aus dem Deutschen Reich:
Neues Eisenb.-Betriebsreglement.
Landes-Eisenbahnrath.
Verspätungen im Septbr. d. J.
Berliner elektrische Hochbahn.
Betriebseröffnungen.
Eröffnungen, sowie Erweiterung und Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse v. Stationen.
Bayerische Staatseisenbahnen.
Berliner Stadt- und Ringbahn.
Mecklenburgische Bahnen.
Stargard-Cüstriner Eisenbahn.
Kohlen- und Koks-Ausfuhr-Ausnahmetarife.
Gemeindebesteuerung der Eisenbahnen.
Güterverkehr mit Dresden-Elbkai.
Bahnsteigkarten-Automat.

Das neue Belgische Eisenbahnrecht.

Aus Asien:
Siam. China. Japan.

Reichsgerichts-Erkenntniss v. 29. September 1891.

Eingegangene Werke.

Amtliche Bekanntmachungen
1. Berichtigungen.
2. Eröffnung von Strecken.
3. Eröffnung von Stationen.
4. Güterverkehr.
5. Verdingungen.
6. Verkauf von Altmaterialien.

Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Ueber das Markensystem im Personenverkehr.

Ein wesentlicher Grund, welcher die Reformirung des Personentarifwesens nützlich und nothwendig erscheinen lässt, liegt in der Erkenntniss, dass unser gegenwärtiges Fahrkartensystem einer durchgreifenden Vereinfachung bedürfe und von manchen Seiten wird auch die jetzige Art der Verausgabung der Fahrkarten an die Reisenden für zu komplizirt und umständlich gehalten. Die verschiedensten Anregungen zu dementsprechenden Aenderungen sind daher schon aus Fach- und Laienkreisen gegeben worden und in letzter Zeit haben die Nummern 41 und 48 dieser Zeitung zwei Aufsätze gebracht, welche sich beide mit dem verdienstvollen Streben beschäftigen, eine solche Vereinfachung in Vorschlag zu bringen und welche beide hierfür ein Markensystem empfehlen.

Der erste Vorschlag des Herrn A. Hutter ist der engere; er hat nur spezifisch Bayerische Verhältnisse im Auge, will für den „externen“ Verkehr das jetzige System beibehalten und beabsichtigt, das Abfertigungsverfahren bei den Eisenbahnschaltern zu belassen. Der Vorschlag des Herrn Ferd. Blanc ist der weitergehende, indem er aus dem Markensysteme die folgerichtigen Konsequenzen zieht und die Eisenbahnen von der Fahrkartenausgabe entlasten und mit der Herstellung der Fahrscheine das Publikum betrauen will. Sein System ist auf dem Grundsatz aufgebaut: „Der Reisende schreibt sein Fahrbillet selbst und frankirt die Fahrstrecke mittelst aufzuklebender Kilometermarken.“ Die Fahrkarten-Ausgabestellen würden als solche gänzlich verschwinden, indem der Verkauf der Fahrhefte, Marken usw. in erster Linie den Gepäckschaltern und dann „sonstigen amtlich bekannt zu gebenden Stellen“ übertragen werden soll.

Wenn wir auch nicht so weit gehen wie Herr A. Hutter, welcher die Marke als „integrirenden Bestandtheil des täglichen Lebens“ erklärt, so ist doch nicht zu verkennen, dass die Marke im Verkehrsleben schon jetzt eine grosse Bedeutung hat und wir sind der Ansicht, dass dieselbe noch erheblich entwickelungsfähiger ist und in Zukunft noch eine viel wichtigere Rolle zu spielen berufen sein wird.

Wir möchten in dieser Beziehung, was insbesondere den Eisenbahnverkehr anbetrifft, auf eine interessante Abhandlung aufmerksam machen, welche der Oberinspektor der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Herr A. von Loehr, in Nr. 23 der „Oesterreichischen Eisenbahnzeitung“ vom 8. Juni 1890 unter dem Titel: „Die Eisenbahnmarke“ veröffentlicht hat und welche später in einem Separatabdruck erschienen ist. In derselben sind die Vortheile des Markenwesens kurz angegeben und dann die Länder und Eisenbahnverwaltungen aufgeführt, welche von einem solchen bisher Gebrauch gemacht haben. Aus der durch Abbildungen vieler Marken veranschaulichten Darstellung er-

fahren wir, dass nicht wenige Eisenbahnen und Transportanstalten (und jedenfalls viel mehr als man gewöhnlich anzunehmen geneigt ist) sich haben angelegen sein lassen, die vorzüglichen Eigenschaften der Marken für Verkehrszwecke auszunutzen. Diese Vorzüge bestehen im allgemeinen darin, dass einmal die Marke gleichzeitig als Gebühr selbst und als Quittung für die entrichtete Gebühr dient, dass ferner dadurch, dass die Marke an anderen Orten und zu anderen Zeiten verkäuflich sein kann, als an der Abgangsstelle, diese letztere von dem Charakter einer Geldempfangs- und Geldverrechnungsstelle und damit von allen Kassengeschäften entbunden wird, dass ferner die Abfertigung ohne Mitwirkung eines Beamten erfolgen kann, dass weiter bei der Marke die Kontrole und Verrechnung eine äusserst einfache und übersichtliche wird und dass endlich die Marke zu einfachen und einheitlichen Sätzen führt. Weiter erfahren wir aus der kleinen Schrift die bemerkenswerthe Thatsache, dass die Marke bis jetzt lediglich im Gepäck- bezw. Packet- und Güter-Abfertigungsdienste zur Anwendung kommt, meist bei ausländischen Bahnen, so in Dänemark, Finnland (Russland), Schweden-Norwegen, Belgien und England zur theilweisen Einführung gelangt ist und in Deutschland solche Güter-Freimarken nur die Schleswig-Angeler Eisenbahn in Gebrauch hat. Die Hessische Ludwigsbahn benutzt bei ihrer mit Frankaturzwang behafteten Eisenbahn - Packetbeförderung zwar auch Marken, dieselben kommen jedoch nicht in die Hände des Publikums.

Wir halten nun die Idee des Herrn Ferd. Blanc zwar für einen verdienstvollen Versuch, das Markensystem auch im Personenverkehr nutzbar zu machen, glauben aber, dass es bei dem blossen Versuche bleiben wird, weil wir die Idee, im Gegensatz zu der festen Meinung des Herrn Verfassers, sicher als praktisch undurchführbar erachten müssen.

Abgesehen von den ganz ausserordentlich leicht auszuführenden Betrügereien, die daher auch jedenfalls — wir sind nicht so optimistisch wie der Herr Verfasser — sehr oft vorkommen und schwer abzustellen sein würden, sprechen schwerwiegende Bedenken gegen das vorgeschlagene Verfahren.

Zunächst und in erster Linie dürfte eine äusserst grosse Anzahl von Reisenden, wir glauben die Mehrzahl derselben, nicht die Fähigkeit besitzen, den von ihnen geforderten Ansprüchen zur vorschriftsmässigen Herstellung von Fahrscheinen zu entsprechen. Man denke sich das Gros unseres Publikums der gegenwärtigen IV. Wagenklasse mit dem Studium von Kilometerzeigern beschäftigt, um die Entfernung ihres Reiseziels und danach die Zahl der zu kaufenden und aufzuklebenden Marken zu ermitteln! Man denke sich dasselbe Publikum mit dem Schreiben ihrer Fahrscheine, in welche es Wagenklasse, Abgangsstation, Zielstation, einzuschlagende Strecke, Kilometerzahl und Tag der Abfahrt mit Tinte einzutragen hat, beschäftigt! Die Schreibunkundigen und Schreibungewandten sollen dies von freundlichen Leuten im Wartesaal oder im Kupee (mit Tinte!) bewerkstelligen lassen! Das dürfte ein sehr frommer Wunsch sein, der auf die Reisegepflogenheiten unseres Publikums keine Rücksicht nimmt oder dieselben nicht kennt. Man vergegenwärtige sich ferner die Hilfslosigkeit der meisten Fremden, vieler, wir können sagen fast aller, alleinreisenden Frauen und Kinder, man vergegenwärtige sich beispielsweise die Masse von Sonntagsausflüglern mit Verfertigung ihrer Fahrkarten für sich und ihre Angehörigen beschäftigt, und endlich die mannigfachen Unzuträglichkeiten, welche entstehen würden, wenn jemand einen Irrthum beim Schreiben seines Fahrscheines begangen oder einen falschen Zug bestiegen hat oder kurz vor Abgang des Zuges ankommt, sodass ihm keine rechte Zeit mehr bleibt, die erforderlichen umständlichen Manipulationen zur Erlangung eines Fahrtausweises vorzunehmen! Diese Manipulationen dürften, schon an und für sich, selbst geübteren Reisenden nicht leicht fallen, bei schwierigeren Reisewegen, auf Parallelstrecken oder eng verzweigten Eisenbahngebieten aber von den wenigsten fehlerlos ausgeführt werden können. Und wenn der Herr Verfasser meint, dass das reisende Publikum verständnissvoll für eine zeitgemässe Neuerung und dankbar für das ihm entgegengebrachte Vertrauen ein Vergnügen (!) daran finden würde, seine eigene Expedition auf so einfache (!) und bequeme (!) Art bewerkstelligen zu können, so vermögen wir diese rosige Auffassung nicht zu theilen, sind vielmehr von dem Gegentheile aufs innigste überzeugt und glauben — abgesehen von der wahrhaft heillosen Verwirrung, die nicht nur zum Beginn der vorgeschlagenen Einrichtung überall entstehen müsste, — dass das Publikum diese Reform des Personentarifwesens, falls sie nicht eine ganz ausserordentliche Verbilligung der Fahrpreise mit sich bringen würde, wie sie es nach den Vorschlägen nicht thut, als eine hervorragend weitgehende, ungerechtfertigte Belästigung und Erschwerung des Reisens betrachten würde.

Beim Uebertritt der Reisenden in anderes Bahngebiet sollen dessen Marken zum Einkleben in dasselbe Heft verwendet werden. Wo bekommt aber der Reisende diese Marken des fremden Bahnbereichs, beispielsweise der Main-Neckar und Badischen oder Hessischen Ludwigs-, Pfälzischen und Elsass-Lothringischen Bahn her, wenn er eine Reise von Eisenach nach Basel unternehmen will? Dass er dieselben bereits in Eisenach erhalten könne, scheint der Herr Verfasser selbst nicht anzunehmen, denn er rühmt als einen Vorzug seiner Idee, dass die Abrechnungen des Personenverkehrs zwischen den Verwaltungen wegfällig werden. Jede Station aber auch andererseits mit den Marken aller fremden Bahnen auszurüsten, würde ein schwieriges Unternehmen sein, gegen welches das gegenwärtige System noch ein einfaches genannt zu werden verdiente. Die Reisenden auf den Kauf der fremden Marken auf den Uebergangsstationen anzuweisen, würde aber, abgesehen davon, dass hier meist die für die sämmtlichen Manipulationen zur Herstellung eines neuen Fahrtausweises erforderliche Zeit fehlen würde, eine so starke Belästigung des Publikums bedeuten, wie man sie demselben lediglich um für die Eisenbahnen ein einfacheres Fahrkartensystem zu schaffen, wahrhaftig nicht zumuthen könnte. Denn es ist nicht ausser Acht zu lassen, dass eine solche „Vereinfachung“ allein im Interesse der Eisenbahnen liegt, während durch dieselbe dem Publikum gegenüber dem jetzigen Zustande sogar eine erhebliche Mühe und Unbequemlichkeit aufgebürdet würde. Das grosse Publikum ist mit der gegenwärtigen Lösungsart der Fahrkarten, die dem gewohnten Lösen von Eintrittsscheinen in Theater, Konzerte, Ausstellungen usw. analog ist, im allgemeinen vollkommen einverstanden und es würde ihm nur damit sehr gedient sein, wenn man ihm bei starkem Verkehr das lästige Schieben und Gedränge thunlichst ersparen könnte! In dieser Beziehung wird ja denn auch von umsichtigen Verwaltungen durch Eröffnen von Hilfsschaltern, Errichtung von Vorverkaufsstellen in der Stadt usw. nach Möglichkeit Abhilfe zu schaffen gesucht. Wie viel Karten im übrigen ein Schalter nach gegenwärtigem Systeme enthält, welcher Art dieselben sind und wie berechnet, ob sie in Buchform oder nach Edmonson'schen Systeme verausgabt werden, dass die Rapportirung eine umständliche, die Abrechnung eine kostspielige und zeitraubende ist usw., das ist dem Publikum ganz gleichgültig und kann ihm auch ganz gleichgültig sein. Demselben ist lediglich darum zu thun, auf möglichst bequeme Art seinen Fahrschein zu erlangen. Nach der Idee des Herrn Verfassers tritt das gerade Gegentheil ein: alle Arbeit wird auf das Publikum abgewälzt und dieses zu erheblich mehr Unbequemlichkeiten veranlasst, als jetzt. Wenn der einzelne Reisende nicht in guter Musse sich seinen Fahrschein zu Hause herstellen will, muss er vor allem viel früher sich auf den Bahnhof begeben als gegenwärtig, denn er muss sich ein Heft und Marken kaufen, er muss die Entfernung seiner Reise berechnen, er muss die Marken einkleben, muss die verschiedenen schriftlichen Notizen in sein Heft eintragen und muss das Alles auf der nächsten Uebergangsstation vielleicht wiederholen — anstatt nur am Schalter eine

Fahrkarte zu lösen, auf Grund deren er ruhig den Zug besteigen kann und, ohne weitere Förmlichkeiten erfüllen zu müssen, an seine Zielstation befördert wird.

Auch eine für kürzere Reisen nicht unwesentliche Vertheuerung würde nach dem Vorschlage des Herrn Verfassers entstehen; denn jedes Fahrheft soll 20 ₰ und jeder Kilometerzeiger mit Uebersichtskarte 20—50 ₰ kosten. Wer sich einen solchen aber nicht erstehen will, soll an die auf jedem Bahnhof ausgehängte Kilometertafel angewiesen sein. Man male sich aber aus, was das für ein „Vergnügen“ sein würde, sich vor solcher Tafel mit einer Reihe anderer gleich Unglückseligen eine Fahrkarte zu seiner Reise zusammensuchen zu müssen! Hierbei entsteht auch die wichtige Frage, wie weit reicht d. h. welche Bahngebiete umfasst dieser Kilometerzeiger und diese Uebersichtskarte?

Angenommen nun aber auch, es würde sich das empfohlene Markensystem innerhalb Deutschlands und zwar sogar mit einer für ganz Deutschland gültigen Markensorte ermöglichen lassen, — was aber nur der Fall sein kann, wenn ganz Deutschland einheitlich verwaltete (Reichs-)Eisenbahnen hat — so würden immer noch die angrenzenden Länder übrig bleiben, die sich demselben Markensystem schwerlich anschliessen würden und könnten und dann müssten doch immer nach den Stationen dieser Länder, da es nicht angängig wäre, den direkten Verkehr zu beschränken, Fahrkarten nach jetzigem System und mit jetziger Verausgabungsart bestehen bleiben, dadurch würden aber doppelte Fahrkartensysteme innerhalb des eigenen Landes geschaffen werden, welche mit ihren verschiedenen Konsequenzen die gegenwärtigen Zustände nur ganz erheblich verschlechtern könnten.

Diesen wesentlichsten grundsätzlichen Bedenken gegen die Idee des Herrn Verfassers würde sich noch manche gesellen, wenn man auf die Einzelheiten des Vorschlags eingehen wollte. So — um nur noch eins anzuführen — halten wir es für durchaus verfehlt und unausführbar, auf den Stationen die Gepäckschalter mit dem Verkauf der Hefte, Marken, Kilometerzeiger usw. befassen zu wollen, denn wenn es irgend geboten erscheint, bei einer Dienststelle eine Vereinfachung und Geschäftserleichterung eintreten zu lassen, so sind es in erster Linie zweifellos die Gepäckschalter, da, wie man täglich zu beobachten Gelegenheit hat, hier das Publikum infolge des bestehenden Abfertigungsverfahrens am langsamsten bedient und daher am längsten zu verweilen genöthigt wird. — Wenn wir uns nach diesen Ausführungen für berechtigt halten, die Idee des Herrn Verfassers trotz seiner gegentheiligen Meinung als praktisch sicher undurchführbar zu bezeichnen, so können wir auch die Hoffnung desselben, „dass diese Idee, wenn auch jetzt von keiner Seite acceptirt, doch vielleicht einen Pfad gezeigt habe, auf welchem eine Reorganisation des Personenverkehrs mühelos zu erreichen sei“, zu unserem Bedauern nicht theilen. Denn wir sind der Ansicht, — und um dieser Ansicht mit einiger Begründung Ausdruck zu verleihen, haben wir uns überhaupt mit dem Vorschlage des Herrn Ferd. Blanc etwas eingehender beschäftigt — dass die Marke in dem Sinne, dass der Reisende damit sich selbst seinen Fahrschein herstellt, im allgemeinen Verkehr bei der Personenbeförderung niemals wird Anwendung finden können, es sei denn, dass ganz andere Verkehrsverhältnisse als die gegenwärtigen künftig einmal eintreten sollten. Die oben angedeuteten Bedenken gegen die allgemeine Einführung des vorgeschlagenen Systems werden bei allen anderen Markensystemen, die auf gleicher oder ähnlicher Grundlage beruhen und beruhen müssen, mehr oder weniger zutreffend bleiben. Dass andererseits vielleicht im Lokalverkehr kleinerer Bahnen mit schwachem Personenverkehr und unbedeutenden Stationen oder bei sonst sehr einfachen Verkehrsverhältnissen ein solches System durchführbar sein würde, bezweifeln wir natürlich nicht, ebenso wie es selbstverständlich und früher beispielsweise auf Ungarischen Bahnen praktisch bewiesen worden ist, dass für gewisse „gebildete“ Klassen von Reisenden und für gewisse Reisen auf dieser Grundlage Fahrscheine geschaffen werden können. Von derartigen Sondereinrichtungen jedoch, welche in jene vergangene Epoche fallen, in welcher man durch Einrichtung von Interessen-Fahrkarten (Kilometer-, Rabatt- u. dergl. Billets) oder aber durch stückweise kleine Zugeständnisse den immer allgemeiner auftretenden Wunsch nach einer Reform des Personenverkehrs befriedigen zu können glaubte, sind wir hoffentlich für immer verschont!

Das entscheidende Hinderniss für Einführung des Markensystems für die Personenbeförderung liegt demnach unseres Erachtens in der thatsächlichen Unmöglichkeit der Ausführung desselben im allgemeinen Verkehr. Zweifellos reizt die einfache Handhabung der Briefmarke zu den Versuchen, auch die Herstellung der Personen-Fahrscheine mit Hilfe der Marke zu ermöglichen. Man vergisst dabei aber den gewaltigen Unterschied, der zwischen beiden Abfertigungsthätigkeiten herrscht. Mit dem Aufkleben der Marke auf den Brief und der Abgabe desselben in den Kasten ist die ganze Aufgabe des Absenders, die jeder, auch der Unwissendste, erfüllen kann, erledigt — alles weitere, auch wenn die Beklebung eine falsche ist, besorgt ohne alle Mitwirkung des Absenders die Post; ganz wesentlich anders liegt die Sache, wenn es sich darum handelt, dass der Reisende sich seinen Marken-Fahrschein selbst herstellen soll. Diese Manipulation setzt eine selbständige Geistesarbeit und Kenntnisse der verschiedensten Art voraus, die bei dem allergrössten Theile des reisenden Publikums nicht vorhanden sind, und erscheint dadurch bei der immer wachsenden Komplizirtheit der Eisenbahnverhältnisse nicht durchführbar — es müsste denn jene goldene Zeit der Schwärmer wirklich kommen, in der man für weniges Geld und ohne alle Förmlichkeit mit einem überall gültigen Scheine beliebig auf der Eisenbahn herumfahren kann.

Müssen wir hiernach alle mehr oder weniger geistreichen Versuche, das Markensystem zur Grundlage eines brauchbaren und verbesserten Personentarifs machen zu wollen, für nutzlose Arbeit halten, so möchten wir andererseits schaffensfreudigen und erfindungsreichen Gemüthern dringend empfehlen, diese Versuche bei dem Gepäck- und Güterverkehr anstellen zu wollen, denn auf diesem Gebiete, wo es sich um Beförderung von Sachen handelt, mit deren eigentlicher Ausführung der Absender also nichts zu thun hat, erachten wir eine Vereinfachung der Abfertigungsmodalitäten unter weitester Mitwirkung des Publikums zur Erleichterung für beide Theile für sehr wohl angängig und dieses Gebiet hatten wir vor Augen, wenn wir oben erklärten, dass wir die Marken erheblich entwickelungsfähiger und berufen hielten, zukünftig im Verkehrsleben noch einmal eine wichtige Rolle zu spielen. Hier können auch die oben angedeuteten vorzüglichen Eigenschaften der Marke auf das Mannigfachste verwerthet und zu vollster Entfaltung gebracht werden. S.

Aus dem Deutschen Reich.

Neues Eisenbahn-Betriebsreglement.

Aus Anlass der bevorstehenden Einführung des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr hatte am 27. April d. J. und die folgenden Tage, wie wir in Nr. 33 S. 324 d. Ztg. berichteten, im Reichs-Eisenbahnamt eine Konferenz von Vertretern Deutschlands, Oesterreichs und Ungarns stattgefunden, um den Entwurf eines neuen gemeinsamen Eisenbahn-Betriebsreglements auszuarbeiten. Nachdem dieser Entwurf inzwischen einer eingehenden Durchsicht unterzogen war, ist in der Zeit vom 3. bis 8. d. Mts. im K. K. Handelsministerium zu Wien zwischen Vertretern der betheiligten Regierungen über dessen Schlussredaktion verhandelt worden.

Die Verhandlungen haben zu einer erfreulichen Verständigung über alle wichtigen Punkte geführt. Für Deutschland

wird der Entwurf der Beschlussfassung des Bundesraths unterbreitet werden.

Landes-Eisenbahnrath.

Der ständige Ausschuss des Landes-Eisenbahnraths hat dem Vernehmen nach in seiner letzten Sitzung den Beschlüssen der Deutschen Eisenbahn-Tarifkommission zugestimmt, dahingehend, eine zweite Stückgutklasse mit ermässigtem Einheitssatze von 8 ₰ für das Tonnenkilometer einzuführen für Artikel, welche solche Frachtermässigungen nothwendig haben. Die Artikel sind noch nicht genannt, sondern die betheiligten Kreise werden für dieselben das Bedürfniss nachzuweisen haben. Für Rohpetroleum, welches seit einiger Zeit in verschiedenen Orten im Elsass am Fusse der Vogesen gefunden wird, wurden einstimmig niedrige Ausnahmetarife befürwortet, um den Absatz nach den Petroleumraffinerien in Mittel- und Norddeutschland zu ermöglichen. Die Abstimmungen des Ausschusses werden der Plenarversammlung des Landes-Eisenbahnraths anfangs Dezember zur Beschlussfassung unterbreitet werden.

Verspätungen im Monat September d. J.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt im „R.- u. St.-A." veröffentlichten Nachweisung über die im Monat September d. J. auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 36 grösseren Bahnen bezw. Bahnnetzen mit einer Gesammtbetriebslänge von 36 293,74 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 1 933 Schnellzüge, 3 440 Personenzüge und 497 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 5 870. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 15 046 652 Zugkm bezw. 311 871 923 Achskm gegen 15 563 110 Zugkm bezw. 320 866 355 Achskm im Vormonat und gegen 13 868 453 Zugkm und 296 040 705 Achskm in demselben Monat des Vorjahres. Von den Verspätungen wurden 2 401 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen nur 3 469 Verspätungen zur Last fallen gegen 3 089 im Vormonat und 2 767 in demselben Monat des Vorjahres. Von den auf eigener Bahn vorgekommenen Verspätungen entfallen auf 1 Million Zugkilometer 231 bezw. auf 1 Million Achskilometer 11, mithin auf 1 Million Zugkilometer 31 = 16 v. H. mehr als im Monat September des Vorjahres und 82 = 55 v. H. mehr als im Vormonat und auf 1 Million Achskilometer 2 = 22 v. H. mehr als im Monat September des Vorjahres und 1 = 10 v. H. mehr als im Vormonat. Infolge der Verspätungen wurden 3 559 Anschlüsse versäumt gegen 2 238 in demselben Monat des Vorjahres und 2 443 im Vormonat. Bei 6 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 10 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen. In der Nachweisung sind diejenigen Bahnen, auf welchen Zugverspätungen vorkamen, nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der von den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen auf 1 Million Zug- und 1 Million Achskilometer entfallenden eigenen Verspätungen geordnet. Danach nehmen die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln, die Main-Neckarbahn und die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Anzahl der Verspätungen nach der Anzahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Bahnen im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln, der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. und die Elsass-Lothringischen Bahnen an die ungünstigsten Stellen.

Berliner elektrische Hochbahn.

In der Angelegenheit der Errichtung einer elektrischen Hochbahn haben die Konferenzen zwischen den Vertretern der Ministerial-Baukommission, des Polizeipräsidiums, des Magistrats und der Firma Siemens & Halske, wie der „N.-Ztg." berichtet wird, zunächst dahin geführt, dass die letztgenannte Firma ersucht worden ist, ein neues Projekt für den Bau einer Hochbahn zwischen der Warschauer Strasse und dem Zoologischen Garten auszuarbeiten. Dieselbe soll in den Hauptzügen folgende Richtung innehalten: Von der Warschauer Strasse durch die Skalitzer Strasse bis zum Wasserthor, demnächst entweder durch die Gitschiner, Königgrätzer, Hallesche Strasse über das Terrain des Anhalter Bahnhofs, den Hafenplatz, das Terrain des Potsdamer Bahnhofs durch die Flottwellstrasse bis zum Dennewitzplatz oder — als Parallelprojekt — vom Wasserthor am Kanal entlang bis zur Möckernstrasse und von dort unter Ueberschreitung des Bahnterrains zum Dennewitzplatz (eventuelle Abzweigungen nach dem Potsdamer Bahnhofe bezw. der Haltestelle Gross-Görschenstrasse wurden vorbehalten). Vom Dennewitzplatz aus ist die Weiterführung durch die Bülow-, Kleist-, Tauentzienstrasse über den Zoologischen Garten in Aussicht genommen. Die Firma Siemens und Halske wird ein diesen Grundzügen entsprechendes generelles Projekt aufstellen und den betheiligten Behörden vorlegen.

Ob dies Projekt zur Ausführung kommen soll oder das bisherige ältere Projekt, steht dahin. Das bisherige Siemens und Halske'sche Projekt sollte sich hauptsächlich im Zuge des Landwehrkanals bewegen. Die neue, nunmehr auszuarbeitende Linie unterscheidet sich von der ersteren dadurch, dass sie die Kanaltrasse aufgibt und den Zoologischen Garten vom Potsdamer Bahnhof aus durch die Flottwell- und Bülowstrasse mit ihren Fortsetzungen: Kleist- und Tauentzienstrasse erreichen soll. Mit anderen Worten: statt durch das Herz der jetzt bewohnten Theile des Westens zu gehen, soll sie sich an künftige Verkehrscentren anlehnen, die in späteren Jahren unzweifelhaft ebenfalls Mittelpunkt gewaltig entwickelten Lebens sein werden, es aber heute auch nicht annähernd so sind wie die Potsdamer Brücke, die aus den von der Hochbahn berührten Punkten ausscheiden würde.

Gegen die Benutzung des sogen. grünen Streifens am Landwehrkanal wurden zwei Bedenken geltend gemacht, zunächst von der Stadt, die aus ästhetischen Gründen gegen die Führung der Bahn mit in den Kanal hineinreichendem Bogen war. Dieser Einwurf wurde indessen dadurch beseitigt, dass die Firma Siemens & Halske erklärte, von dem Bogen Abstand nehmen zu können, wenn die Stadt die nördlichste der 4 Baumreihen opfern würde, welche ihren Schatten doch nur auf das Wasser werfe und die das Wachsthum der dritten Baumreihe beeinträchtigt habe. In dieser Beziehung würden nach dem stattgehabten Meinungsaustausch unüberwindliche Bedenken nicht im Wege gestanden haben. Als bedeutsamer stellte sich ein Einspruch heraus, den die Wasserbau-Inspektoren der Ministerial-Baukommission erhoben. Nach ihrer Ansicht kann der für den Bau der Bahn beanspruchte grüne Streifen Land am Kanal nicht hergegeben werden, weil möglicher Weise einmal eine abermalige Verbreiterung des Kanals eintreten könnte. Die Ausarbeitung des neuen Planes hat bereits begonnen, er wird voraussichtlich schon in 4 Wochen zu erneuter Berathung der gemeinsamen Konferenz der vorerwähnten Behörde unterbreitet werden können.

Betriebseröffnungen.

Ronsdorf-Müngstener Eisenbahn. Die 8,9 km lange Strecke Klarenbach-Müngsten (Reststrecke der 15,1 km langen Bahnlinie Ronsdorf-Müngsten) mit den Stationen Gründer-Hammer, Platz, Clemens-Hammer, Gerstau, Hütz, Breitenbruch, Aue, Berg-Fürberg, Morsbach, Engelskotten und Müngsten ist am 18. d. Mts. eröffnet worden.

Eröffnungen, sowie Erweiterung und Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Altona. Vom 1. Januar 1892 ab wird der Bahnhof Hamburg B. für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern im Verkehr von und nach allen nördlich von der Station Altona gelegenen Stationen geschlossen (vergl. Bekanntmachung in Nr. 90 S. 862 d. Ztg.).

Direktionsbezirk Berlin. Mit Gültigkeit vom 1. d. Mts. ist die für die Station Pillgram und vom 15. d. Mts. die für die Stationen Dupiewo und Poln. Nettkow bestehende Beschränkung, dass Sendungen nach den Stationen nur frankirt, von denselben nur unfrankirt und in beiden Richtungen ohne Nachnahme zur Auflieferung gelangen dürfen, aufgehoben.

Sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. d. Mts. ist die Station Schöna für den allgemeinen Güterverkehr eröffnet worden. Der Haltepunkt Paunsdorf wird am 1. Dezember d. J. für den Stückgutverkehr (Eilgut und Frachtgut) und die in der Nähe von Leipzig (Bayerischer Bahnhof) gelegene Ladestelle Stötteritz für den beschränkten Güterverkehr (Wagenladungsgüter) eröffnet werden.

Bayerische Staatseisenbahnen.

Die Bahnstrecken Aulendorf-Altshausen und Altshausen-Pfullendorf einschl. des Bahnhofes Altshausen sind dem Bezirk der Betriebsinspektion in Aulendorf zugetheilt worden.

Berliner Stadt- und Ringbahn.

Das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt (Stadt- und Ringbahn) Berlin erlässt folgende Bekanntmachung:

„Nach der auf den Personenbahnhöfen aushängenden Bekanntmachung, betreffend den Berliner Vorortverkehr, sind die Fahrkarten zu den Vorortzügen beim Aufgang zum Bahnsteig dem Fahrkartenschaffner behufs Durchlochung vorzuzeigen. Diese Bestimmung ist getroffen, weil nicht durchlochte Fahrkarten, falls es dem Inhaber gelingt, die Kontrole auf der Endstation ohne Abgabe der Fahrkarte zu passiren, zum Schaden der Verwaltung wiederholt benutzt werden könnten. Nicht durchlochte Fahrkarten sind als ungültig anzusehen, und es haben Personen, welche mit solchen unter-

wegs oder auf der Endstation betroffen werden, auch wenn betrügerische Absicht nicht vorliegt, den Strafbetrag von 6 ℳ zu erlegen. Gegen die gedachte Bestimmung wird — meistens wohl aus Unkenntniss — noch häufig verstossen, und es erscheint daher eine Belehrung des Publikums in den öffentlichen Blättern wünschenswerth. Insbesondere würde im Interesse der Reisenden darauf hinzuweisen sein, dass die Entschuldigung, die Vorzeigung sei vom Fahrkartenschaffner nicht verlangt worden, von der Zahlung des Strafbetrages nicht befreit."

Mecklenburgische Bahnen.

Dem am 18. d. Mts. zusammengetretenen Mecklenburgischen Landtage sind Vorlagen über den Ausbau des Bahnnetzes und über Neubeschaffung von Betriebsmitteln und Erweiterung der baulichen Anlagen der älteren Bahnen zugegangen. Die Vorlage über die Erweiterung des Eisenbahnnetzes wird sich voraussichtlich auf die Linien Rostock-Sülze mit Abzweigung nach Tessin, Crivitz-Parchim, Schwerin-Gadebusch-Rehna, sowie auf eine Linie von Röbel zum Anschluss an die Strecke Güstrow-Landesgrenze erstrecken. Die Summe, welche für Vermehrung von Betriebsmitteln, sowie für Erweiterung von Bahnhöfen und Errichtung sonstiger Bauwerke in Aussicht genommen wird, soll sich auf etwa 1½ Millionen Mark belaufen, deren Verzinsung lediglich aus den Ueberschüssen der Eisenbahnverwaltung erfolgen wird.

Stargard-Cüstriner Eisenbahn.

Auf der Tagesordnung der auf den 14. Dezember d. J. einberufenen ausserordentlichen Generalversammlung stehen folgende Anträge des Aufsichtsraths: a) Genehmigung des Vertrages über die Aufhebung des mit den Garanten geschlossenen Vertrages; b) Genehmigung des Vertrages über den Ankauf der Glasow-Berlinchener Eisenbahn unter der Bedingung, dass die Ausgabe von Prioritätsobligationen auf den Inhaber zum Gesammtbetrage von 1 200 000 ℳ genehmigt wird; c) Abänderung des § 2 der Gesellschaftssatzungen durch Ersetzung des Wortes „Cüstrin" durch das Wort „Soldin", behufs Verlegung des Sitzes der Gesellschaft nach Soldin.

Kohlen- und Koks-Ausfuhr-Ausnahmetarife.

Die Eingaben der Handelskammer zu Bielefeld und des Vereins zur Wahrung der Interessen der Siegerländer Eisenindustrie behufs Aufhebung der Kohlen- und Koks-Ausfuhr-Ausnahmetarife waren von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrh.) in Köln mit dem Auftrag übergeben, über dieselben ein Gutachten des Bezirks-Eisenbahnrathes zu hören. Nach der „Frankf. Ztg." sollen dem Eisenbahnrath folgende Fragen vorgelegt werden:

„1. Ist die Preislage auf dem Rheinisch-Westfälischen Kohlen- und Koksmarkt zur Zeit nicht normal? 2. Wie müssen die Preise für Kohlen und Koks beschaffen sein, damit die Preise als normal bezeichnet werden können? 3. Empfiehlt sich die dauernde oder zeitweise Aufhebung der Ausnahmetarife nach gewissen Gegenden, um eine Ermässigung der Preise im Inlande herbeizuführen? 4. Welche Absatzgebiete und welche Tarife kommen für die dauernde oder zeitweise Aufhebung in Erwägung? a) nur die Tarife nach dem Auslande oder auch b) die Tarife nach den Deutschen Küstengebieten? 5. Welcher Erfolg ist von der Aufhebung der Tarife für den Absatz und den Preis der Kohlen und Koks im Inlande zu erwarten?"

Gemeindebesteuerung der Eisenbahnen.

Nach einer Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona beträgt das im laufenden Steuerjahre kommunalabgabepflichtige Reineinkommen der Kreis Oldenburger Eisenbahn aus dem Etatsjahre 1890/91 — 36 000 ℳ

Güterverkehr mit Dresden-Elbkai.

Die Lieferungszeiten für Güter nach und von den Dresdener Elbkais sind bis auf weiteres um 8 Tage verlängert worden.

Bahnsteigkarten-Automat.

Auf dem hiesigen Bahnhof Friedrichstrasse ist von der „Aktiengesellschaft für automatischen Verkauf" ein „Bahnsteigkarten-Automat" aufgestellt worden, welcher am mittleren Aufgang zum Bahnsteig für den Fernverkehr gegenüber den Wartesälen steht und gegen Einwurf eines Zehnpfennigstückes eine Bahnsteigkarte verabfolgt. Der neue, von dem Direktor der Aktiengesellschaft, Simms, konstruirte Automat zeichnet sich durch einen ganz eigenartigen, sicher funktionirenden inneren Mechanismus aus und gibt dem Publikum alle versehentlich eingeworfenen falschen Geldstücke zurück. Man kann selbst zehnmal hintereinander Zehnpfennigstücke in den Apparat werfen und derselbe gibt nacheinander die gleiche Anzahl Karten heraus. Es wird beabsichtigt, falls der Apparat, welcher nur probeweise aufgestellt ist, sich bewährt, auf sämmtlichen Berliner Bahnhöfen an jedem Treppenaufgange je 2 solcher Automaten zur Benutzung für das Publikum aufzustellen.

Das neue Belgische Eisenbahnrecht.

Das Belgische Eisenbahnrecht beruht, wie dasjenige Frankreichs, auf dem Code Napoléon von 1807, doch war man bei dessen ursprünglicher Abfassung keineswegs bereits in der Lage, übersehen zu können, welche Folgen das neue Verkehrsmittel für das wirthschaftliche Leben haben könnte, so dass sich bald Lücken und besserungsbedürftige Stellen zeigten. So wurde denn schon am 19. November 1864 im Abgeordnetenhause über einen Gesetzentwurf der Regierung zur Abänderung des Handelsgesetzes berathen, ohne dass indessen ein praktisches Ergebniss erzielt wurde; das gleiche Schicksal traf den im Jahre 1870 berathenen neuen Regierungsentwurf. Der Gegenstand ruhte alsdann, bis er infolge der im Jahre 1879 zur Feststellung eines internationalen Eisenbahn-Frachtrechts abgehaltenen ersten Berner Konferenz wieder in Fluss kam; die Verhandlung am 5. Mai 1880 führte indessen nur zu der Ueberzeugung, dass es rathsam sei, die weiteren Berathungen bis zum Abschluss des Berner Uebereinkommens zu vertagen. Von dieser Ueberzeugung wurden auch die am 5., 6., 12. und 13. Dezember 1883 sowie am 13. Januar 1885 gepflogenen Verhandlungen über den 1881er Entwurf des Berner Uebereinkommens getragen. Nachdem aber am 14. Oktober 1890 jenes bahnbrechende Werk durch die Unterzeichnung in Bern seinen vorläufigen Abschluss gefunden hatte, nahm man auch die Aenderung des Belgischen Eisenbahnrechts sofort von neuem in Angriff; am 18.—21. November 1890 erfolgte in der Kammer der Abgeordneten die erste, am 9.—12. Dezember 1890 die zweite Lesung und am 12. Dezember zugleich die Annahme des Gesetzentwurfs. Im Senat fand die erste Lesung am 16. und 17. März, die zweite Lesung und Annahme am 20. März d. J. statt; es waren indessen verschiedene Aenderungen gegenüber der Fassung der Abgeordnetenkammer vorgenommen worden, so dass diese nochmals über den Entwurf berathen musste. Am 24. April d. J. kam er nochmals in der Abgeordnetenkammer zur Verhandlung und wurde nun in der Fassung des Senats angenommen; durch die am 25. August d. J. ertheilte Landesherrliche Genehmigung hat nunmehr der Entwurf Gesetzeskraft erhalten.

Das neue Belgische Eisenbahnrecht ist deshalb auch für das Ausland von hervorragendem Interesse, weil Belgien der erste Staat ist, bei dessen Landesrecht das abgeschlossene internationale Eisenbahnrecht zu Grunde gelegt wurde — ein Vorgang, der mit der Zeit eine annähernde Rechtsgleichheit der am Berner Uebereinkommen betheiligten Staaten auch im inneren Eisenbahnverkehre zur Folge haben muss. Wir geben aus diesem Grunde das neue Gesetz in der Uebersetzung wieder; um die Vergleichung mit dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr (abgedruckt in Nr. 101 Jahrg. 1890 d. Ztg.) zu erleichtern, haben wir dabei durch die Anmerkungen am Fusse der Seiten auf die entsprechenden Bestimmungen des internationalen Uebereinkommens hingewiesen.

Durch das Gesetz vom 25. August d. J. ist der von den Frachtverträgen (contrats de transport) handelnde Titel VII b des Handels-Gesetzbuches, unter Aufhebung der bisherigen Artikel 96 bis einschl. 108 des Handels-Gesetzbuches sowie des Königlichen Erlasses vom 24. November 1829, betreffend Regelung des Dienstes der öffentlichen Verkehrsmittel zu Lande, in folgender Fassung festgestellt worden:

Kapitel 1. (Allgemeine Bestimmungen.)

Art. 1.[1]) Der Frachtvertrag wird durch alle Rechtsmittel und besonders durch den Frachtbrief erwiesen. Der Frachtbrief gibt an: a) Ort und Tag der Aufgabe, b) Name und Wohnung des Versenders, c) Name und Wohnung des Empfängers, d) Name und Wohnung des Frachtführers oder des Spediteurs, durch dessen Vermittelung der Transport bewirkt wird, e) Art, Gewicht und Inhalt der zu befördernden Gegenstände, Anzahl und besondere Bezeichnung der Frachtstücke, f) Frist und Preis der Beförderung oder die Bedingungen der Verordnung, auf die sich die Parteien berufen. Der Frachtbrief wird vom Versender oder vom Spediteur unterzeichnet.

Art. 2. Der Spediteur oder Frachtführer ist gehalten, in sein Annahmebuch nach den Angaben des Versenders die Art, die Menge und, wenn es erforderlich ist, den Werth der zu befördernden Gegenstände einzuschreiben.

---

[1]) Internationales Uebereinkommen Art. 6.

Art. 3.[2]) Er haftet, abgesehen von Zufällen (cas fortuits) oder Fällen höherer Gewalt für die Ankunft der zu befördernden Personen oder Sachen innerhalb der vereinbarten Frist.

Art. 4.[3]) Er ist für die Beschädigung oder den Verlust der Sachen sowie für die den Reisenden zugestossenen Unfälle haftbar, wenn er nicht beweist, dass die Beschädigung, der Verlust oder die Unfälle von einer ihm nicht zuzumessenden fremden Ursache herrühren.

Art. 5.[4]) Er bürgt für die Handlungen des Spediteurs oder Zwischen-Frachtführers, an den er die zu befördernden Gegenstände übergibt.

Art. 6.[5]) Bis zur Uebergabe der Gegenstände am Bestimmungsorte und abgesehen von entgegenstehenden Bestimmungen im Frachtbriefe ist der Frachtführer gehalten, den Anweisungen des Versenders, der allein verfügungsberechtigt über die Sendung bleibt, nachzukommen. Das Verfügungsrecht des Absenders hört auf, sobald die Waare zur Bestätterei übergeben oder der Anmeldezettel an den Empfänger abgesandt ist.

Art. 7.[6]) Die Abnahme der beförderten Gegenstände hebt, abgesehen von besonderen Vorbehalten oder verborgenen Beschädigungen, jedes Klagerecht gegen den Frachtführer und Spediteur auf. Die Vorbehalte oder Entschädigungsansprüche müssen schriftlich abgefasst und dem Frachtführer bei sichtbaren Schäden und beim Verlust spätestens am zweiten Tage nach der Abnahme, bei Lieferfrist-Ueberschreitungen innerhalb einer Frist von 7 Tagen ausschl. des Ablieferungstages zugesandt werden (adresser). Der Empfänger ist indessen gehalten, wenn die Beschädigung oder der theilweise Verlust durch den Frachtführer bei der Ablieferung mitgetheilt wird, die sofortige Prüfung und Feststellung der beförderten Gegenstände zu gestatten. Im Falle einer verborgenen Beschädigung oder einer Minderung im Innern der beförderten Gegenstände wird der Entschädigungsanspruch des Empfängers noch zugelassen, wenn er schriftlich abgefasst und dem Frachtführer innerhalb 7 Tagen ausschl. des Ablieferungstages zugesendet ist (und wenn bewiesen wird, dass die Beschädigung oder die Minderung vor der Ablieferung stattgefunden hat. Die für den Fall einer verborgenen Beschädigung oder inneren Minderung der beförderten Gegenstände vorgesehene Ausnahme ist nicht anwendbar, wenn dem Empfänger oder seinem Bevollmächtigten bei der Ablieferung die Prüfung und Feststellung des Gutes angeboten wurde. Der Klageweg steht nur bezüglich der Punkte offen, die den Gegenstand eines Vorbehalts oder einer besonderen Entschädigungsforderung gebildet haben.

Art. 8.[7]) Im Falle der Annahmeverweigerung der beförderten Gegenstände oder von Streitigkeiten bei ihrer Abnahme wird ihr Zustand auf Verlangen eines Betheiligten durch einen oder drei Sachverständige, die sofort nach Kundgabe des Wunsches durch Verfügung des Vorsitzenden des Handelsgerichts ernannt werden, festgestellt. Der Empfänger der beförderten Gegenstände wird durch einen, Tag und Stunde der Besichtigung angebenden, eingeschriebenen Brief geladen. Die Verfügung kann die Hinterlegung oder Beschlagnahme der Gegenstände, sowie ihre Ueberführung in einen öffentlichen oder privaten Verwahrungsraum vorschreiben. Sie kann ihren Verkauf zu Gunsten des Frachtführers oder Spediteurs bis zur Höhe der aus Anlass der Beförderung erwachsenen Schuld anordnen; dieser Verkauf hat in einem vom Vorsitzenden bezeichneten Raume öffentlich stattzufinden, doch müssen nach Uebersendung der bezüglichen Nachricht an den Empfänger und Versender wenigstens 3 Tage frei bleiben. Diese Frist wird verdoppelt, wenn einer der Betheiligten im Auslande wohnt. In dringenden Fällen kann der Vorsitzende diese Fristen abkürzen. Gegen die Verfügung kann weder Einspruch erhoben noch Berufung eingelegt werden; sie ist augenblicklich und vor Eintragung vollstreckbar.

Art. 9.[8]) Alle aus dem Frachtvertrage herrührenden Klagerechte mit Ausnahme derjenigen, die sich aus einer durch das Strafgesetz bedrohten Handlung ergeben, sind bei inländischen Sendungen nach einem halben Jahre, bei internationalen Sendungen nach einem Jahre verjährt. Die Verjährungsfrist läuft im Falle des vollständigen Verlustes oder verspäteter Lieferung von dem Tage, an dem die Beförderung hätte ausgeführt sein müssen, im Falle theilweisen Verlustes oder von Beschädigung vom Tage der Ablieferung der Waaren. Im Falle unregelmässiger Anwendung des Tarifs oder von Rechnungsirrthümern bei der Festsetzung der Frachtkosten und der Nebengebühren läuft die Verjährung vom Tage der Zahlung ab. Die aus der Personenbeförderung entstehenden Klagerechte sind, abgesehen von denjenigen, die sich aus einer durch das Strafgesetz bedrohten Handlung ergeben, nach einem Jahre verjährt; die Verjährungsfrist läuft von dem Tage, an dem die zur Klage Anlass gebende Handlung vorgenommen wurde. Berufungsklagen müssen, sofern sie nicht abgewiesen werden sollen, innerhalb eines Monats nach dem die Berufung veranlassenden Urtheil eingeleitet werden.

Art. 10. Die in dem gegenwärtigen Kapitel enthaltenen Bestimmungen sind, abgesehen von den aus Kapitel 2 hervorgehenden Ausnahmen, auf die Eisenbahnbetriebe anwendbar.

Kapitel 2 (Eisenbahntransporte).

§ 1. Allgemeine Bestimmungen.

Art. 11. Die Verwaltnng jeder dem öffentlichen Verkehre zur Verfügung gestellten Eisenbahn ist gehalten, die Personen- und Gütertransporte, zu deren Zweck sie hergestellt ist, auszuführen.

Art. 12. Die Bücher und Verzeichnisse zur Eintragung der Sendungen, sowie die Erhebung der Gebühren werden durch besondere Verordnungen (réglements) bestimmt. Diese Verordnungen werden für die Staatsbahnen durch den Minister für Eisenbahnen, Posten und Telegraphen, für die Privat- und Nebenbahnen durch ihre Verwaltung nach Genehmigung des zuständigen Ministers erlassen. Diese Bücher und Verzeichnisse haben in der Rechtspflege denselben Werth, wie die Bücher und Verzeichnisse der Handeltreibenden und Spediteure.

Art. 13.[9]) Der Frachtvertrag wird zu den Preisen und unter den Bedingungen der Tarife und der gesetzlich veröffentlichten Verordnungen geschlossen.

Art. 14. Die Beförderungspreise und Bedingungen werden auf den Staatsbahnen durch ein besonderes Gesetz oder auf Grund dieses Gesetzes, auf den Privat- und Nebenbahnen durch ihre Verwaltung und zwar, soweit nicht durch ein besonderes Gesetz Ausnahmen zugelassen sind, innerhalb der Grenzen des Bedingnissheftes und unter Genehmigung des zuständigen Ministers festgesetzt. Jeder Erlass, der die Beförderungspreise und Bedingungen genehmigt oder ändert, kann erst 14 Tage nach Veröffentlichung im Staatsanzeiger in Wirksamkeit treten; für jede Tariferhöhung wird diese Frist sogar, wenn in den Konzessionsurkunden nicht widersprechende Bestimmungen vorhanden sind, wenigstens 3 Monate betragen. Beide Fristen können auf 24 Stunden ermässigt werden, wenn es sich um internationale Sendungen handelt. Jede Eisenbahnverwaltung ist gehalten, die Tarife und Fahrpläne in ihren Stationen durch Anschlag oder auf andere Weise zu veröffentlichen.

Art. 15.[10]) Es ist jeder Eisenbahnverwaltung verboten, besondere Verträge, die den Tarifsätzen und Bedingungen zuwiderlaufen, abzuschliessen. Indessen sind Preisermässigungen, die gehörig veröffentlicht und unter denselben Bedingungen und denselben Umständen allen in gleicher Weise zugänglich sind, gestattet.

§ 2. Personenverkehr.

Art. 16. Eine Verordnung bestimmt die Zulassungsbedingungen der Reisenden zur Beförderung und zählt diejenigen Reisenden, welche nicht in die Züge zugelassen werden können, auf.

Art. 17. Es ist der Verwaltung verboten, in ihre Tarife oder Verordnungen Bestimmungen aufzunehmen, welche die ihr nach dem gemeinen Recht obliegende Haftpflicht bezüglich der den Reisenden zugestossenen Unfälle abändern.

§ 3. Gepäck- und Güterverkehr.

Art. 18. Eine Verordnung setzt die Bedingungen fest, unter denen der Reisende das Recht hat, sein Gepäck mit dem Zuge, in den er aufgenommen wird, befördern zu lassen und welches Gepäck er in eigenem Gewahrsam behalten kann. Für letzteres liegt der Verwaltung keine Haftpflicht ob, sofern ihr nicht ein Versehen nachgewiesen wird.

Art. 19. Bei Aufgabe des Gepäckes zur Abfertigung wird ein mit Nummer und Tagesbezeichnung versehener Gepäckschein ausgestellt, auf dem der Abfahrts- und Bestimmungsort, die Zahl und das Gesammtgewicht der Gepäckstücke, der erhobene Frachtsatz und zutreffendenfalls die Erklärung des Interesses an der Lieferung angegeben ist.

Art. 20. Das Gepäck wird bei Ankunft des Zuges gegen Rückgabe des Gepäckscheins ausgeliefert.

Art. 21. Die Verwaltung ist verpflichtet, in jeder Station einen Raum zu haben, wo das nach Ankunft des Zuges nicht abgeforderte, sowie dasjenige Gepäck, welches die Reisenden in Verwahrung zu lassen wünschen, in Sicherheit gebracht wird. Die Haftpflicht der Verwaltung ist dabei auf die Pflichten

---

[2]) Internationales Uebereinkommen Art. 39.
[3]) Internationales Uebereinkommen Art. 30.
[4]) Internationales Uebereinkommen Art. 27.
[5]) Internationales Uebereinkommen Art. 15.
[6]) Internationales Uebereinkommen Art. 44.
[7]) Internationales Uebereinkommen Art. 24.
[8]) Internationales Uebereinkommen Art. 45.
[9]) Internationales Uebereinkommen Art. 11.
[10]) Internationales Uebereinkommen Art. 11.

des Verwahrers beschränkt. Der Gepäckeigenthümer erhält in diesem Falle einen Schein, der die Art, die Zahl und, wenn er es wünscht, auch das Gesammtgewicht seiner Gepäckstücke angibt. Wenn er sie innerhalb der durch die Verordnungen festgesetzten Frist nicht abfordert, so ist die Verwaltung ermächtigt, den Verkauf dieser Gegenstände gemäss Art. 8 herbeizuführen oder sie in Ausführung der in Kraft befindlichen Gesetze dem Staatsschatze zu übergeben.

Art. 22.[11]) Eine Verordnung setzt die Zulassungsbedingungen der Waaren zur Beförderung fest, zählt die Waaren, die nicht zur Beförderung zugelassen werden können, auf und gibt zugleich die Waaren, für die ein Frachtbrief erforderlich ist, an.

Art. 23.[12]) Für den Fall, dass ein Frachtbrief nicht erforderlich ist, tragen die Beamten der Verwaltung die mündlichen Erklärungen des Aufgebers in ein Verzeichniss ein.

Art. 24.[13]) Die Verwaltung ist gehalten, dem Aufgeber auf Wunsch eine Annahmebescheinigung einzuhändigen, welche die Zahl der Gepäckstücke, das Gesammtgewicht, den Tag und die Stunde der Annahme, den Bestimmungsort, den Tarif, unter dessen Bedingungen die Beförderung zu bewirken ist, seine Erklärungen bezüglich der Art des Gutes und zutreffendenfalls die in den Art. 41 und 42 angegebenen Erklärungen feststellt.

Art. 25. Alle Angaben des Frachtbriefes und der Annahmebescheinigung die den durch das Gesetz genehmigten Verordnungsbestimmungen zuwiderlaufen, werden als null und nichtig angesehen.

Art. 26.[14]) Jede falsche Erklärung, die zum Zweck oder zur Folge hat, die Anwendung der Tarife und Verordnungen zu beeinträchtigen oder zu vereiteln, verpflichtet zur Zahlung der durch die Tarife und Verordnungen festgesetzten Zuschlagsgebühr, unbeschadet der durch die Gesetze angedrohten Strafen und unter Umständen der Entschädigungsforderungen.

Art. 27.[15]) Wenn die Verwaltung begründete Ursache hat, eine falsche Erklärung oder das Vorhandensein nicht angegebener schädlicher oder gefährlicher oder von der Beförderung ausgeschlossener Stoffe zu vermuthen, so kann sie entweder gemeinschaftlich mit dem Aufgeber oder Reisenden oder, wenn er nicht gegenwärtig ist oder sich weigert, unter Mitwirkung eines Beamten der gerichtlichen Polizei zur Oeffnung der Fracht- oder Gepäckstücke schreiten selbst derjenigen, welche ihr zur Aufbewahrung übergeben sind und derjenigen, bezüglich deren die Verordnungen den Reisenden gestatten, sie im eigenen Gewahrsam zu behalten.

Art. 28.[16]) Die Verwaltung ist gehalten, abgesehen von Vorzugsrücksichten, die auf dem öffentlichen Interesse oder den Anforderungen des Dienstes begründet sind, die Waarensendungen in der Reihenfolge, wie sie ihr anvertraut sind, auszuführen.

Art. 29.[17]) Die Verordnungen bestimmen die Fristen, innerhalb deren zu bewirken sind: a) die Annahme der Sendungen oder die Bereitstellung der Wagen für den Versender, b) die Beförderung, c) die Auslieferung der Waaren an den Empfänger. Für Annahme der nach dem Inlande bestimmten Waaren können nur Fristen festgesetzt werden, wenn es sich handelt: a) um volle Wagenladungen Frachtgut, b) um lebende Thiere. Die Frist darf für Sendungen, welche die Verwendung von nicht mehr als 5 Wagen erfordern, nicht mehr als 2 Tage, und für Sendungen, zu denen mehr Wagen gebraucht werden, nicht mehr als 4 Tage betragen. Die Beistellung von Wagen für besondere, in den Verordnungen angegebene Zwecke in einer bestimmten Frist ist nicht verbindlich. Die Verwaltung ist nicht gehalten, das Gut vorher anzunehmen als die Einladung stattfinden soll.

Art. 30.[18]) Die Fristen werden von Stunde zu Stunde gerechnet und dabei die Nachtstunden nicht abgezogen.

Art. 31.[19]) Die Annahme der Sendungen oder die Bereitstellung der Wagen für den Versender, sowie die Auslieferung des Gutes an den Empfänger braucht an Sonn- und Feiertagen nicht zu erfolgen. Wenn der Tag, welcher der Aufgabe auf der Abfahrtsstation folgt, ein Sonn- oder Feiertag ist, so beginnt der Lauf der Lieferfrist erst 24 Stunden später. Ebenso wenn der letzte Tag der Lieferfrist ein Sonn- oder Feiertag ist, endet die Lieferfrist erst an dem unmittelbar darauf folgenden Tage. Diese verschiedenen Ausnahmen sind nicht anwendbar auf gewisse Waaren, die durch Verordnung bestimmt werden sollen. Im Falle, dass die Verwaltung die Unterbrechung der Güterbeförderung an Sonn- und Feiertagen in ihren Verordnungen aufnehmen sollte, werden die Wagenbenutzungs- und Beförderungsfristen entsprechend verlängert.

Art. 32. Wenn die Beladung nicht sofort erfolgen kann, wird das Beförderungsverlangen durch Einschreiben in ein besonderes Verzeichniss und ausserdem auf Wunsch des Absenders durch einen Schein, der Tag und Stunde der Uebergabe an die Verwaltung angibt, festgestellt.

Art. 33. Die schnellem Verderben ausgesetzten Waaren können nach Ablauf der für die Abholung festgesetzten Frist und nach Verständigung des Empfängers ohne andere Förmlichkeit, als dass ihr Zustand zuvor durch einen Beamten der gerichtlichen Polizei festgestellt ist, sogar freihändig verkauft werden. Das Verkaufsergebniss wird dem Absender und Empfänger mitgetheilt. In allen andern Fällen, wenn der Empfänger die Waaren nicht innerhalb der durch die Verordnungen bestimmten Frist abnimmt, ist die Verwaltung ermächtigt, den Verkauf der Waaren gemäss Art. 8 herbeizuführen oder sie in Ausführung der in Kraft befindlichen Gesetze dem Staatsschatze zu übergeben.

§ 4. Haftpflicht.

Art. 34.[20]) Jeder Verlust oder jede Beschädigung, jede Zurückweisung oder Verzögerung entweder bei der Entgegennahme der Beförderungsverlangen bezw. bei der Wagenbeistellung oder bei der Auslieferung des Gutes oder Gepäcks verpflichtet die Eisenbahnverwaltung, den verursachten Schaden gemäss dem gemeinen Recht zu erstatten. Wenn der Verlust, die Beschädigung, die Zurückweisung oder die Verzögerung die Folge eines Zufalls (cas fortuit), von höherer Gewalt oder einer der Verwaltung nicht beizumessenden fremden Ursache ist, so ist diese selbst im Falle der Versicherung zu keiner Entschädigung verpflichtet. Bezüglich der Zurückweisung oder Verzögerung wird der Umstand, dass die Sendungen die Grenzen des gewöhnlichen Verkehrs überschritten haben, als ein Fall höherer Gewalt betrachtet.

Art. 35. Die Bestimmungen 1. bezüglich der Fristen, innerhalb deren die Annahme der Sendungen oder die Bereitstellung der Wagen für den Versender zu bewirken ist, sowie 2. bezüglich der Verzögerung bei der Entgegennahme der Beförderungsverlangen oder bei der Wagenbeistellung sind auf die Nebenbahnen nicht anwendbar.

Art. 36. Die Tarife oder Verordnungen dürfen, abgesehen von den nachgenannten Fällen, die Bedingungen und die Ausdehnung der der Verwaltung nach Art. 4 obliegenden Haftpflicht nicht zu deren Gunsten einschränken. Gleichwohl steht es der Verwaltung frei, für internationale Sendungen festzusetzen, dass sie für die ausser Landes vorgekommenen Handlungen nur in denselben Grenzen haftet, wie es die ausländischen Verwaltungen ihr gegenüber verpflichtet sind.

Art. 37.[21]) Die Verwaltung darf festsetzen, dass sie weder für Verluste oder Beschädigungen noch für Gefahren haftet, denen im Laufe der Reise ausgesetzt sind: a) lebende Thiere, b) Waaren, die ihrer eigenen Natur nach oder allein durch die Thatsache der Eisenbahnbeförderung verordnungsmässig als der Beschädigung ausgesetzt erachtet werden, c) Waaren, die auf ausdrückliches schriftliches Verlangen des Versenders entweder im unbedeckten Wagen befördert werden, während die Verordnungen die Einladung in geschlossene oder mit Decken versehene Wagen vorschreiben, oder ohne bezw. mit ungenügender Verpackung aufgegeben werden, während sie ihrer Natur nach angemessen verpackt sein müssen, d) Gegenstände, die in beförderte Fahrzeuge gelegt sind, e) Waaren in solchen Wagen, die auf Verlangen des Absenders unter dessen Bleiverschluss laufen, vorausgesetzt, dass der Bleiverschluss unberührt ist, f) Waaren, die auf Grund der Verordnungen oder infolge von Abmachungen vom Versender oder seinen Angestellten begleitet werden, g) Waaren, deren Einladung durch den Versender erfolgt ist. Die Bestimmung bezüglich der durch den Versender erfolgten Einladung ist nicht anwendbar, wenn die Beladung unter der besonderen Ueberwachung der Eisenbahnbeamten ausgeführt ist und wenn diese Ueberwachung verordnungsgemäss verlangt wurde. Für die ausser dieser Ueberwachung ausgeführte Beladung kann die Verwaltung ausserdem festsetzen, dass sie für die in der Annahmebescheinigung oder im Frachtbrief angegebene Anzahl der Frachtstücke und deren Gewicht nicht bürgt, es sei denn, dass der Versender verlangt hätte, dass die Anzahl der Frachtstücke und deren Gewicht in den Anlagen der Eisenbahn oder des Versenders verordnungsgemäss festgestellt werde.

---

[11]) Internationales Uebereinkommen Art. 3.

[12]) Die Ausstellung anderer Urkunden anstatt des Frachtbriefs ist im internationalen Verkehr nach Art. 6 des Uebereinkommens unzulässig.

[13]) Internationales Uebereinkommen Art. 8, Abs. 5.

[14]) Internationales Uebereinkommen Art. 7, Abs. 4.

[15]) Internationales Uebereinkommen Art. 7, Abs. 2.

[16]) Internationales Uebereinkommen Art. 5, Abs. 3.

[17]) Internationales Uebereinkommen Art. 14, Abs. 1 und Art. 5, Abs. 2.

[18]) Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Uebereinkommen § 6, Abs. 5.

[19]) Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Uebereinkommen § 6, Abs. 8—11.

[20]) Internationales Uebereinkommen Art. 30.

[21]) Internationales Uebereinkommen Art. 31 u. 8, Abs. 4.

Art. 38.[22]) Wenn die Waaren dem ausgesetzt sind, während der Beförderung eine Gewichtsverminderung zu erleiden, kann die Verwaltung festsetzen, dass sie für die Minderung bis zur Höhe eines gewissen, durch die Verordnungen zu bestimmenden Betrages nicht haftbar ist.

Art. 39.[23]) Wenn die Entladung durch den Empfänger erfolgt, so kann die Verwaltung bestimmen, dass sie weder für Beschädigungen noch für Minderung in der Zahl der Frachtstücke oder im Gewicht der Waaren haftbar ist, es sei denn, dass die Beschädigungen oder die Minderung im Augenblick der Entladung oder der Uebergabe des Wagens an den Empfänger gemeinschaftlich mit den Beamten der Verwaltung festgestellt worden sind. Wenn es der Empfänger verlangt, so ist die Verwaltung gehalten, gemäss den Verordnungen zu dieser Feststellung zu schreiten.

Art. 40.[24]) In den durch die Art. 37, 38 und 39 vorgesehenen Fällen behält der Betheiligte seinen Anspruch auf Schadenersatz nach dem gemeinen Recht, wenn er beweist, dass der Verlust oder die Beschädigung nicht aus den besonderen Umständen, welche die Verwaltung zur Ablehnung ihrer Haftpflicht ermächtigen, herrührt.

Art. 41.[25]) Der Versender hat das Recht, bei Aufgabe der Waare sein Interesse an der Lieferung gegen Bezahlung einer Zuschlagsgebühr abzuschätzen. Im Falle des Verlustes, der Beschädigung oder der verzögerten Lieferung hat er alsdann nicht nur auf die in Art. 42 festgesetzte gewöhnliche Entschädigung, sondern auf Schadloshaltung bis zur Höhe seiner Erklärung Anspruch, vorausgesetzt, dass er die Schädigung beweist.

Art. 42.[26]) Wenn keine Abschätzung des Schadens stattgefunden hat, so können die Tarife oder Verordnungen die Entschädigung beschränken: 1. Im Falle des Verlustes auf die Bezahlung des Werthes des Gepäcks oder der Waare nach dem im Augenblick und am Orte der Aufgabe üblichen Handelspreis ausser den später entrichteten Zoll- und Beförderungsgebühren; 2. im Falle der Beschädigung auf die Bezahlung einer nach dem eben festgesetzten Werthe berechneten Entschädigung; 3. im Falle der Lieferfristüberschreitung auf den Ersatz der ganzen oder eines Theiles der Beförderungsgebühr. Wenn die Dauer der verzögerten Lieferung die durch die Verordnungen festgesetzte Frist überschreitet, so hat der Betheiligte denselben Anspruch auf Entschädigung, den er im Falle des Verlustes hätte.

Art. 43.[27]) Die Verordnungen haben die Gegenstände zu bezeichnen, die auf Grund ihres grossen Werthes nur unter gewissen Bedingungen zur Beförderung zugelassen werden, einschliesslich der Beschränkungen der Haftpflicht, wie sie in dem gegenwärtigen Titel festgestellt ist.

Art. 44.[28]) Die Verwaltung hat das Recht, den Versendern ermässigte Ausnahmetarife (tarifs spéciaux) unter Begrenzung der Höhe der Entschädigung im Falle des Verlustes oder der Beschädigung anzubieten. Die Anwendung dieser Bedingungen muss ausdrücklich oder stillschweigend vom Versender genehmigt werden.

Art. 45.[29]) Ungeachtet der Bestimmungen in Art. 42, 43 und 44 werden die Entschädigungen in allen Fällen, in denen der Schaden in einem der Verwaltung oder ihren Beamten zur Last zu legenden Betrug (dol) oder in einem solchen Vergehen (faute) seinen Grund hat, nach dem gemeinen Recht geregelt.

Art. 46.[30]) Der Versender oder Empfänger kann die Ausfolgung des aufgefundenen Gutes oder Gepäcks verlangen, wenn er die auf Grund des Verlustes erhaltene Entschädigung nach Abzug der ihm für verspätete Lieferung gebührenden Entschädigung zurückerstattet. Er geht dieses Rechtes verlustig, wenn er von dem Tage an, wo ihm die Waaren oder das Gepäck von der Verwaltung angeboten wurden, mehr als 14 Tage verstreichen lässt, ohne sein Recht geltend zu machen.

Von den auf Grund dieses Gesetzes im Verordnungswege erlassenen Ausführungsbestimmungen sind die den Personen- und Güterverkehr betreffenden auch für das Ausland aus dem Grunde von Interesse, weil sie zugleich einen Schluss zulassen, in welchem Gedankengange sich die Vorschläge der von Belgien angestrebten, aber wieder verschobenen internationalen Regelung des Personen- und Güterverkehrs bewegen werden.

---

[22]) Internationales Uebereinkommen Art. 32.
[23]) Internationales Uebereinkommen Art. 31 Nr. 3.
[24]) Internationales Uebereinkommen Art. 31, letzter Absatz und Art. 32, Abs. 3.
[25]) Internationales Uebereinkommen Art. 38.
[26]) Internationales Uebereinkommen Art. 34, 37, 40 und 33.
[27]) Internationales Uebereinkommen Art. 3.
[28]) Internationales Uebereinkommen Art. 35.
[29]) Internationales Uebereinkommen Art. 41.
[30]) Internationales Uebereinkommen Art. 36.

Die Aenderungen bezüglich des Personenverkehrs gegenüber den jetzigen Bestimmungen sind folgende:

1. Die Rückfahrkarten werden für unübertragbar erklärt.

2. Die Bestimmung, betreffend Beistellung eines Sonderzuges für Schulreisen von 200 Ausflüglern ist aufgehoben, so dass Schulreisen bezüglich der zu benutzenden Züge den Gesellschaftsreisen vollkommen gleichgestellt sind.

3. Für Schulzeitkarten braucht das vom Vorsteher der Unterrichtsanstalt ausgestellte Zeugniss bezüglich der Häufigkeit der Fahrten nicht mehr von der Ortsbehörde des Wohnsitzes des Schülers bestätigt zu werden; dagegen muss diese eine das Gesuch um Ausstellung einer Zeitkarte unterstützende Bescheinigung ausstellen.

Bezüglich des Gepäckverkehrs treten folgende Aenderungen ein:

1. Das Gepäck kann Edelsteine und Spitzen enthalten, doch ist deren Werthversicherung verbindlich; der Zuschlagssatz beträgt 2 Frcs. für jeden untheilbaren Bruchtheil von 1000 Frcs.

2. Für jedes auf dem Bahnhof zu liefernde Gepäckstück kann der Eigenthümer zutreffendenfalls für Verlust oder augenscheinliche Beschädigungen, die ihm nicht bei der Ablieferung mitgetheilt sind, spätestens am zweiten Tage nach der Abholung eine geschriebene Entschädigungsforderung anbringen. Wenn der Gepäckeigenthümer innerhalb dieser Frist nach der unter Vorbehalt bewirkten Ablieferung schriftlich eine Entschädigungsforderung geltend macht, so schreitet die Verwaltung in der Wohnung des Betheiligten sofort zur Feststellung der Gepäckstücke oder Gegenstände, für welche eine Entschädigung verlangt wird. Legt diese Feststellung die Haftpflicht der Verwaltung auf unbestreitbare Weise klar, so ist so zu verfahren, als wenn vor der Ablieferung ein Vorbehalt wegen theilweisen Verlustes oder Beschädigung gemacht wäre. Für verborgene Beschädigungen und innere Mängel, die nicht vor der Gepäckabnahme festgestellt sind, lehnt die Verwaltung jede Haftpflicht ab.

3. Das in Aufbewahrung gegebene Gepäck kann nicht versichert werden.

4. Für jedes in der Wohnung abzuliefernde Gepäckstück, das bei der Ausladung oder vor der Abgabe an den mit der Bestellung beauftragten Beamten zur Feststellung einer Beschädigung oder eines Mangels Anlass gegeben hat, ist die Ankunftsstation gehalten, dem Gepäckeigenthümer die sofortige Feststellung anzubieten, damit er seinen Vorbehalt im Augenblick der Abnahme geltend machen kann. Diese Feststellung erfolgt gemeinschaftlich auf dem Bahnhof oder, wenn der Empfänger es verlangt, bei der Bestellung in der Wohnung in Gegenwart eines vom Stationsvorsteher abgeordneten Beamten. Finden sich augenscheinliche, dem Eigenthümer aber nicht mitgetheilte Beschädigungen vor, so kann dieser seinen Anspruch spätestens am zweiten Tage nach der Abnahme schriftlich geltend machen. Bezüglich verborgener Beschädigungen und innerer Mängel kann der Empfänger 7 Tage nach der Ablieferung (ausschliesslich des Ablieferungstages) seinen Anspruch schriftlich anbringen; der Nachweis, dass die Beschädigung vor der Ablieferung entstanden, ist vom Gepäckeigenthümer zu führen.

5. Im Falle der augenscheinlichen Haftpflicht des Staates sind die Stationsvorsteher ermächtigt, bis zur Höhe von 50 Frcs. einen Vergleich einzugehen; in anderen Fällen wird die Frage durch die obere Verwaltung geregelt.

6. Gepäck, das ohne oder mit ungenügender Verpackung zur Beförderung aufgegeben wird, darf von den Stationsvorstehern nur dann angenommen werden, wenn der Aufgeber eine Erklärung unterschreibt, durch welche die Verwaltung von der Haftpflicht für Verlust oder Beschädigung befreit wird.

7. Gegen Bezahlung einer Zuschlagsgebühr von 1 Frc. für jeden untheilbaren Bruchtheil von 500 Frcs. kann der Gepäckaufgeber sein Interesse an der Lieferung erklären und hat in diesem Falle das Recht, für den ihm durch verspätete Lieferung oder durch Verlust oder Beschädigung erwachsenen mittelbaren oder unmittelbaren Schaden innerhalb jener Grenze Ersatz zu verlangen, vorausgesetzt, dass er die Höhe des Schadens nachweisen kann.

8. Die Verwaltung hat das Recht, jederzeit bei der Abfahrt, bei der Ankunft oder während der Beförderung, zur Oeffnung der Gepäckstücke, selbst derjenigen, die ihr zur Aufbewahrung übergeben sind oder welche die Reisenden unter eigener Obhut behalten dürfen, zu schreiten, um sich zu versichern, dass die Gepäckstücke keine Gegenstände enthalten, deren Beförderung als Gepäck verboten ist.

Aus Asien.

Siam.

Bei dem am 15. Oktober d. J. beendeten Wettbewerb um die Vergebung des Baues der Eisenbahn Bangkok-Korat (vergl. Nr. 98 S. 965 Jahrg. 1890 d. Ztg.) hat eine Englische Gesellschaft mit $9^3/_4$ Millionen Tikals (6500 £ für die Meile) die niedrigste Forderung gestellt. Man zweifelt indessen daran, dass die Gesellschaft bei diesem Preise auf ihre Kosten kommen wird und hat die Zuschlagsertheilung bis dahin ausgesetzt, dass die vorgeschriebene Bürgschaft von 5 % des geforderten Preises bestellt ist. Uebrigens soll bereits im Dezember d. J. mit dem Bau begonnen werden.

Die dem Engländer Charles Dunlop in Singapur konzessionirte, 219 km lange Eisenbahn Singora-Queda (vergl. Nr. 43 S. 427 d. Ztg.), die eine vorwiegend Ackerbau treibende, aber jetzt wegen schlechter Verkehrswege vernachlässigte Gegend durchzieht, bietet auch die Möglichkeit, die Postverbindung zwischen Europa und Ostasien um 5 Tage abzukürzen. Die Europäische Post soll zu dem Zweck in Pinang ausgeschifft, von dort über Butterwoth in der Provinz Wellesley nach Queda geschafft und mit der Eisenbahn nach Singora an der Ostküste von Malakka befördert werden. Von Singora, wo Hafenanlagen hergestellt werden müssen, soll die Post ihren Weg über Bangkok oder direkt nach Hongkong nehmen.

China.

Nach Nordamerikanischen Nachrichten hat der Kaiser durch Erlass vom Juli d. J. genehmigt, dass die von Taku am Peiho nach den Kaipingbergwerken und weiter bis Linhai führende Linie der China-Eisenbahngesellschaft von Linhai bis Shanhaikwan, einer am Endpunkt der Grossen Mauer am Busen von Liautung gelegenen Hafenstadt, verlängert werde.

Unter der Ueberschrift: „Zum Eisenbahnbau in China“ bemerkt der in Schanghai erscheinende „Ostasiatische Lloyd“ etwa folgendes: „Die Thatsache, dass Tschang Tschih-tung, der Vicekönig der beiden Hu-Provinzen, eine kleine Kohlenbahn herzustellen im Begriff ist, und das betreffende Material in Deutschland bestellt hat, gibt einigen heimischen Blättern Veranlassung, den Sieg, den das Deutsche Gewerbe hierbei errungen hat, ungebührlich aufzubauschen. Die Folgen solchen Gebahrens sind aber von so schädlichem Einflusse auf die Stellung der Deutschen in China und es fordert den Neid und Wettbewerb anderer Nationalitäten in so hohem Maasse heraus, dass wir vor einer derartigen Besprechung wirthschaftlicher Vorgänge in China warnen müssen. Da es den Deutschen an und für sich schwer wird, gegen den übermächtigen Wettbewerb der Engländer anzukämpfen, so müssen sie sich um so eifriger vor Veröffentlichung wirthschaftlicher Erfolge hüten, damit die Engländer ihnen nicht in die Karten gucken. Die nächste Aufgabe der Deutschen in China besteht gegenüber der Planlosigkeit, mit der die Chinesen wirthschaften, in ruhiger, vorbereitender Arbeit, um eintretendenfalls gerüstet zu sein.“

Japan.

Zu Ende des Jahres 1890 verfügte Japan über ein Eisenbahnnetz von 2333 km, von denen sich 877 km in den Händen des Staates und 1456 km in denen von Privatgesellschaften befanden. Ende Oktober d. J. beabsichtigte die Nippon-Eisenbahngesellschaft ausserdem die 200 km lange Strecke Morioka-Aomori dem Betriebe zu übergeben. Die 877 km Staatsbahnen umfassen 1. die 700 km lange Tokaïdobahn, die seit Eröffnung des Bindegliedes Ogaki-Otsu am 1. Juli 1889 von Tokio bis Kobe im Betriebe ist, und 2. die 177 km langen nordwestlichen Linien Takasaki-Yokogawa und Karuizawa-Noetsu, deren Bindeglied Yokogawa-Karuizawa in kurzem vermittelst einer 8 km langen Zahnradbahn über den Usuipass hergestellt sein wird.

Der Verkehr der Staatsbahnen betrug im Jahre 1890 im ganzen 11702791 Personen, 4075 t Gepäck und 578518 t Güter; an Einnahmen wurden aus dem Personenverkehr 11319180 ℳ, aus dem Gepäckverkehr 447840 ℳ und aus dem Güterverkehr 2632020 ℳ erzielt.

Auf sämmtlichen Bahnen sind 470296500 ℳ Anlagekapital verwendet; davon 146404000 ℳ auf die Staatsbahnen und 323892500 ℳ auf die Privatbahnen. Der Reinertrag des Jahres 1890 betrug für die Staatsbahnen 5928750 ℳ und für die Privatbahnen nur 4976750 ℳ.

Reichsgerichts-Erkenntniss

vom 29. September 1891.

Begriff des Eisenbahntransports im Sinne des § 316 des Straf-Gesetzbuches.

Ein Rollwagenführer hatte als Leiter eines mit Steinen und 10 Arbeitern besetzten Rollwagens letzteren mit annähernd Güterzuggeschwindigkeit das ordentliche Bahnbetriebsgeleis hinab auf die Hinterräder eines das Geleis kreuzenden Lastwagens auflaufen lassen. In dem auf erstattete Anzeige des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamtes Glogau wegen Gefährdung eines Eisenbahntransportes eingeleiteten Strafverfahren sprach der erste Richter den Angeklagten frei, da der fragliche Transport nicht als ein Eisenbahntransport im Sinne der §§ 315 und 316 des Straf-Gesetzbuches angesehen werden könne. Das Reichsgericht schloss sich in der Revisionsinstanz dieser Ansicht in seiner Entscheidung vom 29. September d. J. an aus folgenden Gründen: „Diese Annahme (dass ein Eisenbahntransport im Sinne der §§ 315 und 316 nicht vorliege) lässt eine unrichtige Auffassung des Gesetzes nicht erkennen. Zwar kann der Revision zugegeben werden, dass es für den Begriff eines Eisenbahntransportes nicht, wie der erste Richter meint, bestimmend ist, ob dabei Maschinen als Bewegungsmittel konkurriren, und dass insbesondere ein Transport auch dann noch diesem Begriffe entsprechen kann, wenn wegen des abschüssigen Terrains auf der betreffenden Station der Bahnbetrieb ohne Maschinen durch die blosse natürliche Schwerkraft vermittelt und bewirkt wird. Ebenso kann zugegeben werden, dass einem Transporte die Eigenschaft eines Eisenbahntransportes nicht schon deshalb abgesprochen werden darf, weil er seiner Beschaffenheit nach jeden Augenblick durch blosses Umstürzen sofort von der Bahn entfernt werden kann, oder weil die sonst zur Sicherung der Transporte für nöthig erachteten Vorkehrungen, wie Schliessen der Barrieren, Benachrichtigung der Bahnwärter mittelst Geläute usw. für ihn nicht vorgeschrieben sind. Aber es lässt sich doch auch andererseits nicht rechtfertigen, eine jede beliebige Fortbewegung von Personen oder Sachen auf der Bahn blos deshalb, weil sie auf dem Schienengeleise und mittelst desselben erfolgt, als einen Eisenbahntransport anzusehen und dem Schutze der §§ 315 und 316 l. c. zu unterstellen. Es würde dies weder dem gewöhnlichen Sprachgebrauche, noch dem Wortsinne und dem Grunde dieser Strafbestimmungen entsprechen. Denn dieselben bezwecken keineswegs, die Art des Betriebes auf der Bahn zu regeln und insbesondere eine etwaige, ihrer eigentlichen Bestimmung nicht entsprechende, ungeeignete Benutzung der Bahngeleise zu verhindern; sondern sie sind gegeben, um den bestimmungsmässigen Betrieb auf der Bahn und die diesem Betriebe unmittelbar dienenden und von ihm umfassten Transporte gegen Gefährdung zu sichern. Sie sind deshalb, ihrem Sinne und Inhalte nach, nur auf die Transporte der letzteren engeren Art zu beziehen und nicht auszudehnen auf andere Arten der Weiterbeförderung von Personen oder Sachen, welche dem eigentlichen bestimmungsmässigen Bahnbetriebe nicht angehören, also ausserhalb desselben und mit oder auf, nicht für dieselben bestimmten Bewegungsmitteln erfolgen. Der erste Richter ist also nicht fehlgegangen, wenn er vorliegend die Beförderung des Rollwagens nicht für einen dem § 316 Absatz 2 des Straf-Gesetzbuches zu unterstellenden Eisenbahntransport erachtet hat, da er feststellt, dass derselbe, wie die Draisinen und andere Kurbelwagen, bestimmungsmässig kein dem Bahnbetriebe als solchem angehöriges Transportmittel war und seine Fortbewegung mit diesem Betriebe selbst nichts gemein hatte. Die gerügte unrichtige Anwendung des Gesetzes ist danach nicht anzuerkennen, die Revision vielmehr zu verwerfen und der Kostenpunkt nach § 505 der Strafprozess-Ordnung, wie geschehen, zu bestimmen.“

Eingegangene Werke.

Das internationale Recht der Egyptischen Staatsschuld von Dr. Wilhelm Kaufmann. Verlag von Puttkammer & Mühlbrecht in Berlin.

Der Betrieb und die Schaltungen der elektrischen Telegraphen von Prof. Dr. Zetzsche. Von diesem Werk, dessen Heft 1 und 2 wir in Nr. 29 S. 289 d. Ztg. eingehend besprochen haben, ist nun auch Heft 3 im Verlag von Wilh. Knapp in Halle a/S. erschienen.

Die Blitzgefahr. Einfluss der Gas- und Wasserleitungen auf dieselbe. Herausgegeben im Auftrage des Elektrotechnischen Vereins von Friedrich Neesen. Verlag von R. Oldenbourg in München und Julius Springer in Berlin.

Die Sturzflammen-Feuerung mit Verbrennungskammern im Feuerraum von Wilh. Lönholdt. Verlag von P. Stankiewicz in Berlin, Bernburgerstr. 14.

Die Wasserstrassen in Frankreich. Nach einem Berichte des Oberingenieurs Holtz in Paris von Baurath Doell in Saarburg i. L. Verlag von Wilh. Ernst & Sohn in Berlin. Preis 1 ℳ.

Vogel, Dr. E., Praktisches Taschenbuch der Photographie. Verlag von Rob. Oppenheim (Gustav Schmidt) in Berlin. Preis 2,40 ℳ, gebunden 3 ℳ.

Kurzes Handbuch der Maschinenkunde von Professor Egbert v. Hoyer. Verlag von Theodor Ackermann in München. 2. Lieferung. Preis 2,40 ℳ.

Ueber die Umwandlung des elektrischen Stromes in Licht von Alexander Bernstein. Verlag von L. Friederichsen & Co. in Hamburg. Preis 60 ₰.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr. Im Nachtrag II zum Tarif vom 1. Dezember 1888 sind folgende Berichtigungen und Ergänzungen vorzunehmen:

1. auf Seite 28 ist bei Ludwigshafen am Rhein der Ausnahmefrachtsatz 41,52[2] im Spezialtarif II a zu streichen, dagegen im Spezialtarif II b nachzutragen.
   Ferner ist auf derselben Seite bei Ludwigshafen im Spezialtarif III a als Ausnahmefrachtsatz 49,37[4] und am Fusse der Seite die Bemerkung: „4. Nur gültig für Werg“ einzutragen.
2. Auf Seite 32 ist bei Dieburg der Frachtsatz des Spezialtarifs III a von 47,27 auf 52,33 abzuändern.
   Ferner ist bei Mannheim-Neckarvorstadt im Spezialtarif III b der Ausnahmefrachtsatz 29,80[5] und am Fusse der Seite die Bemerkung: „5. Nur gültig für Roherze, einschliesslich Blende (Zinkerz), unreinen Bleiglanz (Schwefelblei), Galmei, Kobalt- und Nickelerze, Eisensauen und Schwefelkies nachzutragen.
3. Auf Seite 76 ist bei Stuttgart der Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr. 17a von 36,14 auf 46,14 abzuändern.

München, den 14. November 1891. (2361)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

2. Eröffnung von Strecken

Eröffnung der Bahnstrecke Hoffnungsthal-Immekeppel. Am 1. Dezember 1891 wird die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte zu Düsseldorf unterstellte Bahnstrecke Hoffnungsthal-Immekeppel mit den Stationen Unter-Eschbach und Immekeppel für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Privatdepeschen-Verkehr, sowie für die Abfertigung von lebenden Thieren eröffnet.

Für die neue Bahnstrecke hat die Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 Gültigkeit.

Die Tarifsätze bezw. die der Frachtberechnung im Verkehr mit den neuen Stationen zu Grunde zu legenden Entfernungen sind im Nachtrag V zu dem Staatsbahn-Personengeldtarif für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld bezw. im Lokal-Gütertarif für den hiesigen Direktionsbezirk und in dem dazu gehörigen Nachtrag III enthalten, sie finden vom Tage der Betriebseröffnung ab Anwendung, ebenso auch die in verschiedene direkte Gütertarife bereits aufgenommenen Entfernungen bezw. Frachtsätze für die neuen Stationen. Soweit in die Gütertarife mit der Preuss. Staats- und der Grossherzogl. Oldenburgischen Bahn Entfernungen bezw. Frachtsätze noch nicht aufgenommen sind, werden der Frachtberechnung bis auf weiteres die Entfernungen der Station Hoffnungsthal zuzüglich 5 km bei Unter-Eschbach und 6 km bei Immekeppel zu Grunde gelegt.

Elberfeld, den 22. November 1891. (2362)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Eröffnung von Stationen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. Dezember d. J. wird die an der Bahnstrecke Gera-Eichicht zwischen den Stationen Pössneck und Könitz belegene neue Haltestelle Krölpa-Ranis für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren eröffnet.

Erfurt, den 20. November 1891. (2363)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Lokal- und direkte Staatsbahnverkehre des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt nebst anschliessenden Privat-Eisenbahnen, sowie Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verband. Am 1. Dezember d. J. wird die Haltestelle Krölpa-Ranis für den gesammten Güter-, Leichen- und Viehverkehr eröffnet.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Ferner findet von jetzt ab neben dem Wagenladungsverkehr auch Frachtstückgutverkehr nach und von der Haltestelle Gebhardt unter der Adresse der chemischen Fabrik Eutritzsch statt.

Erfurt, den 19. November 1891. (2364)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a. M.-Breslau. Am 1. Dezember d. J. tritt der Nachtrag III zu dem Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Ergänzungen und Berichtigungen des Tarifs,
2. Entfernungen für verschiedene in den Verkehr neu einbezogene Stationen,
3. den seit 1. September d. J. ab gültigen Ausnahmetarif 8 für Getreide etc. und
4. Aenderungen bezw. Erweiterungen bestehender Ausnahmetarife.

Nähere Auskunft geben die am Verkehr betheiligten Güterabfertigungsstellen. (2365)

Frankfurt a/M., den 20. November 1891.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahndirektion.

Vierzehn Tage nach erfolgter Bekanntmachung treten für den Transport von geschliffenen Glastafeln mit der Bestimmung nach Belgien und Holland sowie darüber hinaus ab Taus, Station der Böhmischen Westbahn, nach den Rhein- und Mainumschlagsplätzen folgende Ausnahmsfrachtsätze in Kraft

Von Taus nach	bei Aufgabe von 5 000 kg pro Wagen	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Wagen
	für 100 kg in Mark	
Frankfurt a/M. tr. . .	2,51	1,91
Frankfurt a/M. Hafen	2,51	1,91
Gustavsburg tr. . . .	2,65	2,01
Mainz Hafen	2,68	2,03
Kastel Hafen	2,68	2,03
Mannheim tr.	2,70	2,04
Ludwigshafen a/Rh. tr.	2,70	2,04

München, den 14. Nov. 1891. (2366)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Dezember d. J. tritt zu dem Hefte Nr. 1 des Gütertarifs für den vorbezeichneten Verband der Nachtrag 2 in Kraft, welcher Ergänzungen der besonderen Bestimmungen und Tarifvorschriften sowie der Ausnahmetarife enthält.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den Güterabfertigungsstellen zu haben.

Köln, den 19. November 1891. (2367)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Oldenburgische Staatsbahn. Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. ab wird die Station Bunde der Oldenburgischen Staatseisenbahn in den Ausnahmetarif für Seeschlick ab Station Emden einbezogen.

Wegen der Frachtberechnung ist das Nähere bei den betheiligten Güterabfertigungen zu erfahren.

Oldenburg, den 18. Nov. 1891. (2368B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Nordösterreichisch-Mittelrheinischer Güterverkehr. Die in den Tarifheften 1—3 sammt Nachträgen enthaltenen Bestimmungen und Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 4 für Obst treten mit 31. November l. J. ausser Kraft.

Insoweit jedoch nicht im Süddeutschen Eisenbahnverbande durch Tarifheft 3 des Theiles VI vom 1. Dezember 1891 billigere Ausnahmefrachtsätze zur Einführung gelangen, gelten die seitherigen Frachtsätze noch bis 15. Januar 1892. (2369)

München, den 13. November 1891.
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Belgisch-Deutsche Eisenbahnverbände. Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. gelangt zu dem Verbands-Gütertarife, Theil I, für die Belgisch-Deutschen Eisenbahnverbände der Nachtrag I zur Ausgabe, enthaltend:

1. Aenderungen und Ergänzungen der reglementarischen Bestimmungen und der Anlage D,
2. Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften und der Güterklassifikation,
3. Aenderungen des Nebengebührentarifs.

Derselbe wird an die Inhaber des Haupttarifs unentgeltlich abgegeben.

Köln, den 19. November 1891. (2370)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Staatsbahnverkehr Frankfurt-Magdeburg. Mit sofortiger Wirksamkeit werden die an der Neubaustrecke Etgersleben-Unseburg gelegenen Stationen Wolmirsleben und Unseburg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg in den Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr aufgenommen.

Das Nähere ist bei den Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren. (2371)

Frankfurt a/M., den 18. November 1891.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutscher Eisenbahnverband, Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Gütertarif, Theil VI, Heft Nr. 2 vom 10. Oktober 1891. Die Bestimmung, nach welcher für direkt abgefertigte Sendungen die bei anderer Abfertigungsweise sich ergebende niedrigere Fracht, gekürzt um 3 ⅓ für 100 kg, auf allen Verbandswegen nachträglich bewilligt wird, tritt mit 1. Januar 1892 ausser Kraft.

München, den 14. November 1891. (2372)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

(Amtliche Bekanntm. Forts. S. V.)

Nr. 22. Jahrgang 1891. **Berlin, am 25. November 1891.**

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. November Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A / S B	—	1	Kiste	altes Packstroh —	15	1	Neumünster	K. E.-D. Altona	Kiel-Glückstadt.
2	A J	8741	1	Ballot	Leder —	36,5	2	Crailsheim	Württemb. Stsb.	
3	A M	—	1	Kiste	leer —	43	3	Langenhorn	K. E.-D. Altona	bekl.: Tondern-Langenhorn.
4	A P	3260	1	„	? —	30	4	Berlin H.	„	bekl.: Penzlin - Oranienburg; beschr.: Berlin.
5	A W C	5949	1	Korb	leer —	24	5	Ulm	Württemb. Stsb.	
6	B R	6	1	Kiste	Wein ? —	17	6	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
7	B S	5405	1	Ballen	baumwollene Waaren	20	7	Frankfurt a/M. Staatsbhf.	„	
8	B S J G	—	1	Kollo	Gewind —	2	8	Hanau	„	
9	C D	121	1	Fässchen	leer —	7	9	Ingelheim	Hessische Ludwigsb.	
10	C E	1013/4	2	—	behauene Steine —	35	10	Magdeburg C.	K. E.-D. Magdeburg	
11	C S	—	1	Pack	leere Körbe —	16	11	Querfurt	K. E.-D. Frankf. a/M.	
12	D	1/6 42350/5	12	Kolli	Bettstellen —	—	12	Dortmund Rh.	Rechtsrh. Köln	
13	E D	1173	1	Fass	leer —	6,5	13	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
14	E H	9618	1	Kiste	gefüllt —	—	14	Wörrstadt	Hessische Ludwigsb.	bez.: Mainz-Wörrstadt.
15	E K	7530	1	„	leer —	38,5	15	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
16	E W	9919	1	„	? —	?	16	Kiel	„	bez.: Husum-Kiel.
17	F	64	1	Korb	leb. Pflanzen —	149	17	Rossleben	K. E.-D. Erfurt	
18	F	2	1	Koffer	Kleider —	7	18	Dortmund Rh.	Rechtsrh. Köln	
19	F F	—	1	Sack	Holzschuhe —	43,5	19	Bremen	K. E.-D. Hannover	
20	F M	533	1	Kiste	Cigarren —	27	20	Cassel O.	„	beschr.: Cassel.
21	F N F	11	1	Fass	leer —	7	21	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
22	G	—	2	Kolli	Schaare —	—	22	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
23	Gbr. H	177	1	Kiste	Porzellan —	16	23	Frankfurt a/M. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	
24	G G	30	1	Sack	Korkmehl —	50	24	Lübeck Güterverwalt.	Lübeck-Büchener	12/11. aus Wagen 4642 Berl.
25	G P	—	1	„	Kartoffeln —	75	25	Magdeburg C.	K. E.-D. Magdeburg	
26	H	—	1	Hafen	(aus Gusseisen) —	3	26	Crailsheim	Württemb. Stsb.	
27	H	10	1	Sack	Kartoffeln —	51,5	27	Leipzig Th.	K. E.-D. Erfurt	
28	H	—	1	Kiste	leer —	?	28	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
29	H	1	1	Sack	Kartoffeln —	89	29	Dortmund K. M.	Rechtsrh. Köln	
30	H B	4863	1	Kiste	Emballage —	11,5	30	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
31	H B M	23916	1	Bierfass	leer —	—	31	Dortmund K. M.	Rechtsrh. Köln	
32	H H	21	1	Ballen	Zeitungspapier —	—	32	Frankfurt a/M. Staatsbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez.: Bensheim.
33	H J	—	4	Körbe	leer, gebr. —	10	33	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
34	H K	345	2	—	eis. Stangen —	73	34	Berlin P.	K. E.-D. Magdeburg	
35	H M B	2	1	Kiste	? —	?	35	Kiel	K. E.-D. Altona	bekl.: Altona 1/9; beschr.: Tetmarn.
36	H P	—	1	Korb	leer —	2	36	Stralsund	K. E.-D. Berlin	*)
37	J B V	—	2	Säcke	Kartoffeln —	151	37	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	bekl.: Horneburg-Hamburg.
38	J D	13336	1	Kiste	Feuerzeug —	100	38	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
39	J M	1	1	„	Arbeitshosen —	70	39	Neumünster	K. E.-D. Altona	beschr.: Kiel.
40	J N	148	1	Ballen	baumw. Waaren —	18	40	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	

*) **Ohne Beklebung.** Im Wagen 17758 Bbg. vorgef. am 6/10., ders. war bezettelt von Berlin Stb. nach Stralsund.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
41	J R	3659	1	Ballen	? —	75	41	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
42	J S	10140	1	Kiste	? —	117	42	Lübeck Güterverwalt.	Lübeck-Büchener	14/11. aus Wagen 42309 Elberf.
43	K	1	1	Koffer	Schuhe —	13	43	Leutzsch	K. E.-D. Erfurt	
44	K	—	1	—	Gazespind —	?	44	Berlin H.	K. E.-D. Altona	bekl.: Rostock-Berlin.
45	K	—	1	Korb	leer —	6	45	Frankenberg	Sächsische Staatsb.	
46	K	1	1	Sack	Russ. Leim —	32	46	Frankfurt a/M. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	
47	K B E	—	1	—	Achslagerkasten —	12,5	47	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
48	K St	—	3	Körbe	leer —	?	48	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
49	L	194/98	5	Pack	Körbe —	35	49	„	„	
50	L D	3323	1	Kiste	ansch. Cigarrenkistenbretter	97	50	Oldesloe Güterverwalt.	Lübeck-Hamburger	bei Bodenrevision vorgefunden.
51	L F und L H	2 745	1	Fass	Petroleum —	177,5	51	Pockau-Lengefeld	Sächsische Staatsb.	
52	[illegible] M H	3 15	1 1	Sack „	Pflaumen — Pflaumen —	87 89	52	Lübeck Güterverwalt.	Lübeck-Büchener	2/11. aus Wagen 31449 M.-A.-V. von Budapest.
53	M (roth)	—	1	—	Ofenthür —	3	53	Oschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
54	MR	—	1	Packet	12 leere Obstkörbe —	18	54	Meissen	Sächsische Staatsb.	
55	M S R	12	1	Pack	5 Körbe —	20	55	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	Adr. J. Schuler b. Herrn J. Baches Grosslittgersmühle b. Wittich.
56	M W	1014	1	Kiste	Eisenwaaren —	25	56	Detmold	K. E.-D. Hannover	
57	N	3	1	Koffer	gefüllt —	30	57	Worms	Hessische Ludwigsb.	
58	N E	5316	1	Kiste	Emailletöpfe —	59	58	Weimar	K. E.-D. Erfurt	
59	N P	—	1	Pack	leere Säcke —	19	59	Mariembourg	Grand Central Belge	
60	P G B	334	1	Kiste	? —	19,5	60	Lanaeken	„	
61	R	30	1	„	leer —	5	61	Düsseldorf	Rechtsrh. Köln	
62	R C F / F H	—	1	„	eis. Spindeln u. Kammräder	142	62	Essen B. M.	„	
63	R & H	96519	1	Fass	gemahlene Kreide (?)	337	63	Esslingen	Württemberg. Stsb.	
64	R Z	—	2	—	Steinflaschen mit P.-Verschluss	2,5	64	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
65	S	9091 4662	2	Säcke	Federn —	46	65	Brandenburg	„	
66	S	1	1	Pack	3 graue Körbe —	5	66	Styrum	Rechtsrh. Köln	
67	S K	—	1	Schachtel	? —	4	67	Hasselt	Grand Central Belge	
68	S N	III	1	—	Nähtisch von Mahagoniholz	10	68	Dresden-Altst.	Sächsische Staatsb.	
69	S S	—	1	Sack	Kartoffeln —	50	69	Seesen	K. E.-D. Magdeburg	
70	T C	22708 oder 2708	1	Bund	4 Stangen gerippter Stahl	58	70	Königsberg	K. E.-D. Bromberg	
71	V J	12	1	Korb	? —	24	71	Berlin L.	K. E.-D. Altona	*)
72	W	—	1	Block	Zinn —	25	72	Lübeck Güterverwalt.	Lübeck-Büchener	13/11. aus Wagen 6305 Brl.
73	W C	3570 786	2	Bierfässer	leer —	—	73	Bochum B. M.	Rechtsrh. Köln	
74	W P	—	1	—	Brechstange —	25	74	Deutzerfeld	„	
75	Z M	—	1	Stab	⌊ Eisen —	8	75	Wickede-Asseln	„	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
76	Austin Stader Saline C W. 974	—	1	Sack	Salz —	77	76	Niebüll	K. E.-D. Altona	
77	Eszterhazy	—	1	—	Wagendecke —	?	77	Ulm	Württemberg. Stsb.	
78	Fr. Bauer	24 45 49 368	4	Fässer	leer —	?	78	Stuttgart	„	
79	V B Burg	2140	1	Bierfass	leer —	9	79	Nedlitz	K. E.-D. Frankf. a/M.	
80	Bourget	—	1	Kiste	Bücher —	28	80	Meersens	Grand Central Belge	
81	J Braun	—	1	Sack	Kartoffeln —	71	81	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
82	Chakée	—	1	Schachtel	— —	2	82	Hasselt	Grand Central Belge	
83	Gutehoffnungshütte	12	1	Stück	⌊ Eisen —	—	83	Wanne	Rechtsrh. Köln	
84	Kur	13	1	Weinfass	leer —	12	84	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	beschr. Hannover.
85	J London	7809 187	1	Sack	Hornspitzen —	85	85	Darmstadt	Hessische Ludwigsb.	
86	M. Oppenheim	—	40	Körbe	leer —	?	86	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	

*) Postbeklebezettel 85 Charlottenburg II Post Dir. Bez. Potsdam.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
87	C P C. Paesch Stralsund	204	1	Kiste	ger. Fische —	25,5	87	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
88	K. Petersen	—	1	Koffer	Gepäck —	13	88	Hamburg D.	„	Gepäck Nr. 18 von Grenaa.
89	Smets	—	1	Pack	Effekten —	7	89	Philippeville	Grand Central Belge	
90	Teysken	—	1	Koffer	? —	58	90	Testelt		
91	Tonder Beck	—	1	Kollo	Effekten —	60	91	Anvers Bs.	„	
92	Wiesbaden H. L. B. Limburg	37	1	Geflügelkorb	leer —	—	92	Ems Gep.-Abf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
93	—	43	1	—	Privatdecke —	—	93	Ham-sur-Heure	Grand Central Belge	
94	—	310	1	Sack	Kartoffeln —	51	94	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
95	grün —	—	1	—	Rost —	6,5	95	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
96	weiss —	—	1	—	Pflugschaar —	—	96	Hettstedt	„	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
97	× weiss	—	1	—	neues Ofentheil —	4	97	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	ohne jegliche Beklebung am 26/10. d. J. im Wag. 8479 Breslau auf Stat. Berlin Nh. vorgef.
98	weiss ×	—	1	—	eis. Riemenscheibe (eis. Rad)	81	98	Berlin Nh.	K. E.-D. Berlin	
99	gelb — +	—	2	—	Kochplatten ohne Ringe	—	99	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
100	rothes V	—	1	Stück	Eisenrost —	3	100	Glückstadt	K. E.-D. Altona	
101	R	8	1	Ballen	Kaffee —	60	101	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
102	G	3249	1	„	Tabak —	80	102	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
103	D.I.	4863	1	Kiste	? —	12,5	103	Berlin H.	K. E.-D. Altona	beschr.: Berlin.
104	S	7915	1	„	leere Flaschen —	49	104	Frankfurt a/M. Staatsbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
105		—	1	Packet	5 leere Körbe —	8	105	Dresden-Altst.	Sächsische Stsb.	
106		1104	1	Fass	? —	21,5	106	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
107		—	1	Korb	leere Flaschen —	36	107	Loxstedt	K. E.-D. Hannover	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
108	—	—	1	—	Ambos (alt) —	8	108	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
109	—	—	1	Bund	4 Bettstellenfüsse —	13	109	Essen B. M.	Rechtsrh. Köln	
110	—	—	1	—	Büchergestell —	4	110	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
111	—	—	1	Decke	— —	39	111	Meldorf	K. E.-D. Altona	bez.: Marne.
112	—	—	1	—	Drahtbürste —	0,5	112	Leipzig	K. E.-D. Magdeburg	
113	—	—	2	Stangen	Eisen —	6	113	Rostock	Meckl. Friedr. Frzb.	
114	—	—	1	Stange	Eisen —	64	114	Berlin L.	K. E.-D. Altona	
115	—	—	1	—	tannene Eisenbahnschwelle	39	115	Hersfeld	K. E.-D. Frankf. a/M.	
116	—	—	2	Tafeln	Eisenblech —	—	116	Gelnhausen	„	
117	—	—	1	Rolle	Eisendraht —	28	117	Frintrop	Rechtsrh. Köln	
118	—	—	2	—	Eisenrohre, 6 m —	—	118	Magdeburg T.	K. E.-D. Magdeburg	
119	—	—	1	—	Eisenstange —	1,5	119	Hannover	K. E.-D. Hannover	an ein. Ende gebogen.
120	—	—	1	Bund	Eisentheile —	3,5	120	Frankfurt a/M. Staatsbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
121	—	—	1	Kiste	Eisenwaaren —	121	121	Hainburg B.	K. E.-D. Altona	beschr.: Flensburg-?
122	—	—	2	Säcke	rothe Farbe ? —	183	122	Naumburg a. S.	K. E.-D. Erfurt	
123	—	—	1	Fass	leer —	51	123	Louvain	Grand Central Belge	
124	—	—	1	„	leer —	7	124	Sangerhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
125	—	—	3	Stäbe	Flacheisen —	22	125	Dortmund K. M.	Rechtsrh. Köln	
126	—	—	1	—	Gardinenleiste —	?	126	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
127	—	—	1	Sack	Gemüse —	?	127	Tondern	„	
128	—	—	2	—	Gewichtsschaalen für Dezimalwaage nebst gusseis. 5 kg-Gewicht	8	128	La Sambre	Grand Central Belge	
129	—	—	1	—	Gewindeschneider —	13	129	Schalke K. M.	Rechtsrh. Köln	
130	—	—	1	Sack	Hafer —	38	130	Lengerich	„	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
131	—	—	16 5	Paar lose	Holzschuhe —	15,5	131	Witten B. M.	Rechtsrh. Köln	
132	—	—	1	—	eis. Kammrad —	7	132	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
133	—	—	1	Sack	Kartoffeln und Obst	46	133	Leipzig, Eilenburger Bhf.	„	
134	—	—	1	„	Kartoffeln —	44	134	Kiel	K. E.-D. Altona	
135	—	—	2	Säcke	Kartoffeln —	101	135	„	„	
136	—	—	1	Sack	Kartoffeln und Gemüse	46	136	Altona	„	
137	—	—	2 1 1	Ketten Kette „	je 3,50 m lang — 4,57 „ „ — 9,82 „ „ —	—	137	Dresden-Altst.	Sächsische Stsb.	
138	—	—	1	—	Kinderwagen —	17	138	Bremen	K. E.-D. Hannover	
139	—	—	1	—	Lagergehäuse —	23,5	139	Hamburg B. Eilg.	K. E.-D. Altona	
140	—	—	1	Pack	10 runde, leere, grüne Körbe	18	140	Stedten	K. E.-D. Frankf. a/M.	
141	—	—	2	—	Lattenverschläge —	10,5	141	Bockenheim	„	
142	—	—	2	Bund	Maschinentheile —	26	142	Hemelingen	Rechtsrh. Köln	
143	—	—	7 3 1	Kolli „ —	Ofentheile — Schrauben — Messinghahn —	12	143	Gelsenkirchen	„	
144	—	—	1	Tragkorb mit Bändern	Pflaumen —	43	144	Leipzig, Dresdn. Bhf.	Sächsische Stsb.	Inhalt für 1 M verkauft.
145	—	—	1	—	eis. Platte —	74	145	Annen B. M.	Rechtsrh. Köln	
146	—	—	1	—	Plombirleine —	2,5	146	Hannover	K. E.-D. Hannover	
147	—	—	1	—	eisernes Rad —	187,5	147	Belgard	K. E.-D. Bromberg	
148	—	—	1	—	gusseis. Rohr —	10	148	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
149	—	—	1	Kollo	eis. Röhren —	—	149	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
150	—	—	10	Säcke	Roggen —	1 000	150	Teterow	Meckl. Friedr. Frzb.	
151	—	—	1	Stange	Rundeisen, ca. 6 m lang	—	151	Jackschitz	K. E. D. Bromberg	*)
152	—	—	1	Bund	Rundeisen —	25	152	Dortmund K. M.	Rechtsrh. Köln	
153	—	—	10	—	Rundhölzer, 2 m lg. und 10—16 cm stark	—	153	Dresden-Altst.	Sächsische Stsb.	bei Werdau auf der Strecke gef.
154	—	—	1	Pack	leere Säcke —	8	154	Essen B. M.	Rechtsrh. Köln	
155	—	—	1	—	kl. hölz. Säule zu einer Spiegeltoilette	?	155	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
156	—	—	1	—	defekte Schraubenkuppelung	?	156	Berlin L. Eilg.-Abf.	„	
157	—	—	1	Packet	Schraube u. Hahn von Messing	1	157	Leipzig Dresdn. Bhf.	Sächsische Stsb.	
158	—	—	1	Stab	Stahl —	7	158	Frankf. a/M. Staatsbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
159	—	—	1	Bund	Stangeneisen —	42,5	159	Düsseldorf	Rechtsrh. Köln	
160	—	—	1	—	eis. Stange (zu Militär-Ausrüstungsgegenständen gehörend)	9	160	Mülheim a. Ruhr Rh.	„	
161	—	—	1	Kollo	Steine —	5,5	161	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
162	—	—	240	—	Steinplättchen —	—	162	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
163	—	—	8	Bund	Strauchbesen —	64	163	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
164	—	—	2	Bündchen	Taue —	—	164	Altona	K. E.-D. Altona	von Bockenheim eingeg
165	—	—	1	Sack	1 Teppich —	25	165	Hanau	Rechtsrh. Köln	
166	—	—	1	—	Tisch —	23	166	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
167	—	—	4	—	lose Tischsäulen mit je 3 Füssen	—	167	Frankf. a/M. Staatsbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
168	—	—	1	Säckchen (weiss)	Tuch und Zeug —	3	168	Darmstadt	Hessische Ludwigsb.	
169	—	—	1	Bund	3 Stück Weidenkörbe	—	169	Oberhausen	Rechtsrh. Köln	
170	—	—	1	Stück	Winkeleisen —	2,5	170	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beschr.: Hamburg.

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

1	A F C	—	2	Stück	Cottone —	37	1	Starkenbach	Oe.N.-W.u.S.-N. V.-B.	seit 22/10.
2	A K	8033	1	Kiste	unbekannt —	51	2	Lissa	„	„ 26/10.
3	B	—	1	Ballen	unbekannt —	10	3	Nimburg	„	„ 18/10.
4	B B	—	2	Bierfässer	leer —	64	4	Prag	„	„ 24/10.
5	E	4972	1	Kiste	unbekannt —	49	5	Stockerau	„	„ 23/10.
6	F	10	1	Ballen	Haarabfälle —	70	6	Iglau	„	„ 10/10.
7	J M	54	1	Pack	Calmuk —	8	7	Wisocan	„	„ 31/10.
8	J P	1	8	Fässer	unbekannt —	33,5	8	Trs. Jedlersee	„	„ 26/10.
9	K	2	1	Kiste	Bettzeug —	14	9	Kojelitz	„	„ 31/10.
10	K A M	2	1	„	Galanteriewaare —	85	10	Melnik	„	„ 26/10.

*) An jedem Ende mit einer Oese versehen, wahrscheinlich zu einer Maschine gehörig.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
11	M B	2	1	Stück	neuer Tragkorb —	10	11	Caslau	Oe.N.-W.u.S.-N.-D.V.	seit 7/10.
			1	„	alter Tragkorb —	3				
			1	„	leere Kiste —	20				
			2	„	Eierkörbe —	—				
12	R W	—	1	„	Cottone —	12	12	Starkenbach	„	„ 15/10.
13	T Z	26	1	Kiste	unbekannt —	18	13	Tetschen	„	„ 29/10.
14	W	2	10	Fässer	Heringe —	50	14	Smiritz	„	„ 5/10.
15	W	—	1	Fass	Pickl-Heringe —	5	15	Pollenstein	„	„ 15/10.
16	T Z	26	1	Kiste	unbekannt —	18	16	Tetschen	„	„ 29/10.
17	Z	—	1	Stück	gusseis. Platte —	4	17	Neubidschow	„	„ 14/10.
18	K. K. Stsb.	—	1	Wagen	Kalksteine —	100000	18	Aussig Exp.	„	„ 3/10.
19	Lederer Starnberg	—	1	Ballen	Säcke —	26	19	Chotebór	„	„ 6/10.
20	Plombe	8	2	„	Säcke —	44	20	Deutschbrod	„	„ 20/10.
21	—	462	1	Kiste	leer —	34	21	Wien	„	„ 20/10.
22	L W	—	1	Ballen	unbekannt —	21	22	Reichenberg	„	„ 28/10.
23	—	—	1	Ballen	leer —	11	23	„	„	„ 1/10.
24	—	—	1	Pack	Barchent —	9	24	Neubidschow	„	„ 5/10.
25	—	—	1	—	gross. in Stroh verpacktes Kloset	9	25	Kuttenberg Stadt	„	„ 26/10.
26	—	—	1	Kollo	Gussrad —	2	26	Reichenberg	„	„ 5/10.
27	—	—	1	Ballen	Häute —	33	27	Tinischt	„	„ 8/10.
28	—	—	1	Pack	Holzspäne —	2	28	Lieben	„	„ 18/10.
29	—	—	1	Kollo	Kinderbadewanne (roth angestrichen)	5	29	Königgrätz	„	„ 24/10.
30	—	—	1	Sack	Korn —	85	30	Arnau	„	„ 9/10.
31	—	—	1	Kollo	gusseis. Maschinentheil	6	31	Turnau	„	„ 28/10.
32	—	—	1	Sack	unbekannt —	106	32	Trs. Jedlersee	„	„ 28/10.
33	—	—	1	Standl	leer, neu —	9	33	Mittelwalde	„	„ 16/10.
34	—	—	1	Korb	leerer Steinkrug —	13	34	Nimburg	„	„ 7/10.
35	—	—	1	Fass	Wagenschmiere —	6	35	Kuttenberg Stadt	„	„ 30/10.
36	—	—	1	Ballen	Wolle —	14	36	Iglau	„	„ 10/10.

Amtliche Bekanntmachungen.

(Fortsetzung.)

Stettin - Schlesisch / Märkisch - Sächsischer Verbands - Güterverkehr. Am 20. November d. J. tritt für die Beförderung von Schwefelkies-Abbränden in Wagenladungen von mindestens 10000 kg von Greiffenberg i. Schles. (Dir. - Bez. Berlin) nach Zwickau (Sächs. St. B.) ein Ausnahmetarif von 0,61 ℳ für 100 kg in Kraft.

Dresden, am 17. November 1891. (2373)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 1. k. Mts. an findet im Hannover-Bayerischen Eisenbahnverbande eine direkte Güterabfertigung zwischen der Bayerischen Station Otterfing und allen nördlichen Verbandsstationen — siehe Tarifhefte Nr. 1 und 2, sowie dazu gehörige Nachträge — statt.

Der Frachtberechnung sind die im Verkehr mit München (Centralbahnhof) bestehenden Entfernungen, zuzüglich 34 km für München C. B. bis Otterfing, zu Grunde zu legen.

Hannover, den 17. November 1891. (2374)

Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Zu den Tarifheften II G und III G (Verkehr der Rhein- und Main-Umschlagsstationen mit Stationen der Ostschweizerischen Eisenbahnverwaltungen) ist mit Gültigkeit vom 1. Dezember l. J. je der VI. Nachtrag erschienen. Diese Nachträge, welche von den Tarifbüreaus der betheiligten Verwaltungen und von den betreffenden Stationen unentgeltlich bezogen werden können, enthalten Ausnahmefrachtsätze für bestimmte Artikel (Metalle, Holzwaaren, Getreide usw.) als Frachtstückgut, sowie geänderte und neue Frachtsätze für Petroleum. Letztere weisen neben theilweise erheblichen Ermässigungen auch einzelne Frachterhöhungen auf, welche jedoch erst mit 1. März 1892 in Wirksamkeit treten.

Karlsruhe, den 18. November 1891. (2375)

Namens der Verbandsverwaltungen: Generaldirektion der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Am 1. Dezember d. J. wird die im diesseitigen Bezirk an der Strecke Trier-Hermeskeil zwischen den Stationen Lampaden und Zerf gelegene Holzverladestelle Hentern für die Abfertigung von Holz in Wagenladungen dem Betriebe übergeben werden.

Der Frachtberechnung im Verkehre mit der genannten Holzverladestelle werden die Tarifsätze der Station Zerf zu Grunde gelegt.

Köln, den 25. November 1891. (2376)

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Sächsisch-Ungarischer Verband. Am 1. Dezember d. J. treten für die Beförderung von getrockneten Pflaumen und Pflaumenmus (Powidl, Lequar) aus Bosnien und Serbien zwischen den Stationen Budapest - dunaparti - teherpályandvar = Donauufer - Frachtenbahnhof und Budapest-nyugoti-pályandvar = Westbahnhof einerseits und den Stationen Altenburg, Chemnitz, Crimmitschau, Döbeln, Dresden-Altstadt, Dresden-Friedrichstadt, Dresden-Neustadt (Leipziger und Schles. Bhf.), Freiberg, Gera-Pforten, Gössnitz, Greiz (Bahnhof und Haltestelle), Plauen im Vogtl. (ob. und unter. Bhf.), Reichenbach im Vogtl., Riesa, Werdau und Zwickau der Sächsischen Staatsbahn, ferner Leipzig (Bayer., Dresdn., Eilenb. und Thür. Bhf.), Gera, Plagwitz-Lindenau, Weida und Zeitz (Preuss. und Sächs. Staatsb.) andererseits ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft.

Dieselben sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfragen und finden nur bei Aufgabe von mindestens 1000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief Anwendung. Durch Vorlage des Original-Aufgaberecepisses ist der Bosnische oder Serbische Ursprung nachzuweisen.

Dresden, am 25. Novbr. 1891. (2377)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Köln (rechtsrh.). Am 1. Dezember d. J. kommt zu dem Gütertarif für vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag XVIII zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen, Aenderungen von Stationsnamen, sowie Tarifentfernungen für die Stationen Albungen, Ernsthausen, Essershausen, Freienfels und Weilmünster des Direktionsbezirks Frankfurt a M. und für Station Fahr des Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.). Ferner enthält der Nachtrag Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife etc.

Der Tarifnachtrag ist durch die Abfertigungsstellen der betheiligten Bahnen zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist. (2378)

Frankfurt a/M., den 19. Nov. 1891.

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahn-Verband. Oesterreichisch-Ungarisch-Vorarlberger Verkehr. Aufhebung von Tarifen. Mit 10. Januar 1892 treten — vorläufig ohne Ersatz — ausser Wirksamkeit:

1. Im Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbande
   a) der Ausnahmetarif Nr. IV, enthalten im Verbandstarife, Theil II, 1. Heft, gültig vom 1. Dezember 1888, bezw. im I. Nachtrag und im Anhang hierzu,
   b) der provisorische Ausnahmetarif für den Transport von Obst etc., gültig vom 25. Januar 1886.
2. Im Oesterreichisch-Ungarisch-Vorarlberger Verkehr
   der Ausnahmetarif für die Beförderung von Obst, frischem, von Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft nach Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen (Vorarlberger Bahn), gültig vom 1. Februar 1891.

Wien, am 17. November 1891. (2379)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Am 31. Dezember 1891 treten folgende Tarife sammt den hierzu erschienenen Nachträgen ausser Wirksamkeit:

a) der vom 1. April 1885 gültige Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Lindau, Station der Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen und Station der K. K. Oesterr. Staatsbahnen,
b) der vom 1. Mai 1885 gültige Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen (Vorarlberger Bahn) einerseits

und Stationen der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, K. K. priv. Böhmischen Nordbahn, K. K. priv. Böhmischen Westbahn, a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn, K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, K. K. Oesterr. Staatsbahnen und priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (Oesterr. Linie) andererseits.

Wien, am 18. November 1891. (2380)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen.

---

5. Verdingungen.

Unter Zugrundelegung der bei den Preussischen Staatsbahnen gültigen, im Deutschen Reichsanzeiger vom 30. Juli 1875 veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen“ sowie der für den diesseitigen Bezirk gültigen, durch die Kölnische Zeitung vom 24. Oktober 1889 Nr. 295 veröffentlichten „allgemeinen Vertragsbedingungen“ soll die Anfertigung und Lieferung von:

a) 1 060 eisernen Kohlenwagen,
b) 1 060 Kokeswagen,
c) 1 155 offenen Güterwagen und
d) 218 Kalkdeckelwagen

von je 15 000 kg Ladegewicht,

e) 7 130 Rädersätzen für Wagen,
f) 17 465 Flussstahl-Spiralfedern und 13 972 Flussstahl-Tragefedern mit Bunden für Wagen

vergeben werden.

Bedingungen etc. können zu je 1,50 ℳ von unserm maschinentechnischen Büreau, Domhof 48 hierselbst, bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Wagen“ bezw. „Rädersätze“ und „Federn“ versehen portofrei zu dem auf Freitag, den 4. Dezember d. J., Vormittags 10 Uhr anberaumten Verdingungstermin an das genannte Büreau einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Köln, den 18. November 1891. (2381)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg. Die Anfertigung und Lieferung von
A. 1 384 Stück Normal-Wagenradsätzen,
B. 2 636 Stück Tragfedern } für
2 270 „ Spiralfedern } Wagen
soll im Wege öffentlicher Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen im maschinentechnischen Neubaubüreau hierselbst zur Einsicht aus und können von demselben, soweit die Zeichnungen nicht Normalzeichnungen sind, gegen gebührenfreie Einsendung von 0,75 ℳ für A und 1,50 ℳ für B bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Radsätzen bezw. Angebot auf Lieferung von Trag- und Spiralfedern“ versehen zu dem auf
Dienstag, den 8. Dezember d. J. Vormittags 11 Uhr für die Radsätze bezw. Vormittags 11½ Uhr für die Federn anberaumten Verdingungstermine an das vorgenannte Büreau einzusenden. Der Zuschlag erfolgt innerhalb 4 Wochen nach dem Verdingungstermine.

Magdeburg, den 20. Nov. 1891. (2382)

Verding von Tender- und Wagenradreifen. Die im Rechnungsjahre 1892/93 erforderlichen:
600 Tenderradreifen (2 Loose) und
4 000 Wagenradreifen (8 Loose)
sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Bedingungen, Zeichnungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhauer-Uferstrasse Nr. 1 zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote findet im vorbezeichneten Büreau
am 17. Dezember 1891,
Vormittags 11 Uhr
statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 31. Dezember 1891 einschliesslich.

Magdeburg, den 19. Novbr. 1891. (2383)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verding von Eisenbahn-Betriebsmitteln. Die Anfertigung und Lieferung von 1 053 Stück bedeckten Güterwagen, 2 148 Stück Radsätzen, 4 212 Stück Tragfedern und 5 265 Stück Spiralfedern soll verdungen werden.

Angebote sind in geschlossenem, mit entsprechender Aufschrift versehenem Umschlage bis zum Eröffnungstermin am Dienstag, den 8. Dezember 1891, Vormittags 11½ Uhr an das maschinentechnische Büreau hierselbst postfrei einzusenden. Die Verdingungsunterlagen sowie das zum Angebote zu benutzende Formular können gegen Einsendung von 1 ℳ für die Wagen, von 1,50 ℳ für die Radsätze und von 1 ℳ für die Federn vom Kanzleivorsteher, Kanzleirath Peltz hier bezogen werden. Zuschlagsfrist: 4 Wochen.

Elberfeld, den 18. Novbr. 1891. (2384)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 120 Stück Zughaken ist zu vergeben. Angebote sind bis zum 1. Dezember d. J. einzureichen. Die Lieferungsbedingungen können gegen frankirte Einsendung von 30 ₰ durch unser Sekretariat bezogen werden.

Giessen, den 21. November 1891. (2385)
Gr. Direktion.

---

6. Verkauf von Altmaterialien.

Die im diesseitigen Bezirk lagernden Altmaterialien und zwar:

1 253 t Eisenschienen,
53 t Flussstahlschienen,
217 t Schmiedeeisen, Gusseisenschrot und sonstige Metalle, sowie
4 Stück eiserne Brückenkonstruktionen und
1 „ Centesimalwaage

sollen öffentlich verkauft werden, wozu Termin auf Donnerstag, den 3. Dezember d. J., Vormittags 11 Uhr im hiesigen Betriebsamtsgebäude anberaumt worden ist.

Die formularmässigen Angebote müssen bis dahin postfrei und versiegelt, versehen mit der Aufschrift:
„Gebot auf Ankauf von Altmaterialien“,
eingereicht sein und werden diese im Termin in Gegenwart der erschienenen Käufer geöffnet.

Verkaufsbedingungen und Massenverzeichniss sind gegen Einsendung von 30 ₰ in Zehnpfennigmarken von uns zu beziehen. (2386)

Weissenfels, den 17. November 1891.
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Verkauf von Radsätzen. Wir haben über 200 ältere aber noch brauchbare Radsätze, deren Achsenstärke den hierseitigen Vorschriften nicht mehr entspricht, zusammen oder in Theilen zu verkaufen. Die Abgabebedingungen nebst Zeichnung sind bei uns einzusehen oder gegen 40 ₰ zu erhalten. Verkaufsziel 21. Dezember 1891. (2387)

Gr. Verwaltung der Hauptwerkstätte
in Karlsruhe.

GRÖSSTE U. ÄLTESTE
Annihilatoren-Fabrik.
Handfeuerspritzen (Original Bauer)
Bisheriger Absatz 60,000.
SIEGFRIED BAUER, BONN.

Taschen-Plombirzangen von Gussstahl für Bremsenverschlüsse,
das Beste, was für diesen Zweck existirt, empfiehlt die
Gandenberger'sche Maschinenfabrik Georg Goebel in Darmstadt.
Specialität: Fahrkartenmaschinen und Apparate.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt der Kunstschmiedewerkstatt von Ed. Puls in Berlin SW., Tempelhofer-Ufer 6, bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 93.

Zeitung des Vereins

1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 28. November 1891.

Inhalt:

Zum neuen internat. Eisenbahn-Frachtrecht.
VI. Frachtbrief u. Frachtvertrag.
Lokalbahn Jossa-Brückenau.
Vereins-Mittheilungen:
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Die Verstaatlichung der Galiz. Carl Ludwigbahn und das Privatbahnsystem.
Ausdehnung der Frachtführerhaftung des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr auf die in den Eisenbahnstationen lagernden Güter.
Anbringung der Fahrpläne in den Stationen.
Eisenbahn - Vorkonzessionen in Oesterreich.
Verhandlungen d. Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft mit den Ungar. Staatsbahnen.
Zurücklegung der Konzession für zwei Lokalbahnen.
Das Zustandekommen der Unterkrainer Eisenbahnen.
Refaktie bezüglich eines Theiles der bedungenen Frachtmenge (Rechtsfall).
Eröffnung von Haltestellen.
Betrieb auf der Budapester Dampfstrassenbahn.
Statutenänderung der beiden Eisenb. - Centralabrechnungs-Büreaus.
Währungsänderung b. d. Oesterr.-Russischen Bahntarifen.
Generalversamml. der Wiener-Neustädter Lokomotivfabrik-Gesellschaft.
Börsenbericht.
Aus Frankreich:
Ermässigung der Fahrkarten- und Eilgutsteuer.
Aus Russland:
Vierzigjähriger Stiftungstag der Nikolaibahn.
Projekte der Rjasan - Koslower Eisenbahn.
Verschiedenes:
Elektrische Zugbeleuchtung der Englischen Brighton- und Südküstenbahn.
Amerikanische Personenwagen in England.
24½ Stundenzeit.
Urtheile des Reichsgerichts:
Erkenntniss vom 15/2. 1891.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnung von Strecken.
2. Eröffnung von Stationen.
3. Güterverkehr.
4. Verdingungen.
5. Verkauf von Altmaterialien.
6. Verkauf von Nebenprodukten.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Zum neuen internationalen Eisenbahn-Frachtrecht.

(Fortsetzung aus Nr. 90.)

VI. Frachtbrief und Frachtvertrag.

Der Frachtbrief, dessen Inhalt und Form Gegenstand der letzten Besprechung war, ist auch nach dem Rechte des Berner Uebereinkommens eine vom Absender in Form eines an den Empfänger gerichteten offenen Schreibens ausgestellte Urkunde, welche das Wesentliche des mit der Eisenbahn abzuschliessenden Frachtvertrages enthält und den Zweck hat, das Gut zu begleiten und mit diesem am Bestimmungsorte dem Empfänger übergeben zu werden. Es ist somit Sache des Absenders, das vorgeschriebene Formular nach Lage des Einzelfalles auszufüllen und diese Urkunde der Eisenbahn zur Beförderung mit dem Gute zu übergeben. Allerdings enthält das Formular auch gewisse Theile, welche zur Ausfüllung durch die Eisenbahn bestimmt sind, namentlich durch Aufdrückung der darin vorgesehenen Stempel und Aufstellung der Rechnung über Fracht und Kosten. Diese letzteren Theile des Formulars sind nach dem Vorgange unseres inneren Rechts, welchem bekanntlich auch das zur Zeit im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen zur Anwendung kommende internationale Recht entspricht, durch Umrahmung mit fetten Linien gekennzeichnet. Aber abgesehen hiervon, ist die Ausfüllung des Frachtbrief-Formulars, gerade wie im inneren und im Vereinsrechte, Sache des Absenders. Wie hier (s. Betriebsregl. § 50 Z. 4 Abs. 1) haftet, allgemeinen Rechtsgrundsätzen entsprechend, der Absender für die Richtigkeit der in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen und trägt alle Folgen, welche aus unrichtigen, ungenauen oder ungenügenden Erklärungen entspringen (Uebereink. Art. 7 Abs. 1). Wie hier (s. Betriebsregl. § 50 Z. 4 Abs. 2) ist die Eisenbahn jederzeit berechtigt, die Uebereinstimmung des Inhalts der Sendung mit den Angaben des Frachtbriefes zu prüfen (Art. 7 Abs. 2). — Bezüglich der Art und Weise der Feststellung des Ergebnisses der Prüfung ist ebendaselbst im allgemeinen auf die am Orte des Vorganges bestehenden Gesetze und Reglements verwiesen. Jedenfalls soll aber der Berechtigte zu dieser Prüfung gehörig eingeladen werden, vorbehaltlich des Falles, wenn sie auf Grund polizeilicher Maassregeln im Interesse der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung stattfindet. Hinsichtlich des Rechts und der Verpflichtung der Bahnen, das Gewicht oder die Stückzahl des Gutes zu ermitteln oder zu kontroliren, ist gleichfalls auf die Gesetze und Reglements des betreffenden Staates verwiesen.

Auch das internationale Uebereinkommen hat, wie das innere und das Vereinsreglement, unrichtige Angaben des Absenders im Frachtbriefe mit gewissen Nachtheilen bedroht. Davon ist jedoch — offenbar im Hinblick auf die Leichtigkeit und Nothwendigkeit einer bahnseitigen Gewichtskontrole — die blosse unrichtige Gewichtsangabe im internationalen Rechte ausgenommen. Und während das Betriebsreglement (§ 50 Z. 4 Abs. 3 und § 52 Abs. 7) es den Tarifbestimmungen

der einzelnen Bahnen überlässt, die Höhe der Konventionalstrafe zu bestimmen, welche in solchen Fällen sowie bei Ueberlastung eines vom Absender selbst zu verladenden Wagens auszusprechen ist, wird durch das internationale Uebereinkommen (Art. 7 Abs. 4) in Verbindung mit den Ausführungsbestimmungen (§ 3) die Höhe des in diesen Fällen zu erhebenden Frachtzuschlages ein für allemal fest bestimmt. Dieser Fracht- oder Taxzuschlag, welcher auch als „Geldbusse" bezeichnet ist und einen rein privatrechtlichen Charakter trägt, kommt — wie im inneren Rechte — neben der Nachzahlung der etwaigen Frachtdifferenz und dem Ersatze des entstandenen Schadens, sowie den durch strafgesetzliche und polizeiliche Bestimmungen etwa vorgesehenen Strafen zur Erhebung. Derselbe beträgt: a) bei unrichtiger Deklaration der ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände oder bei Ausserachtlassung der dafür vorgesehenen Sicherheitsvorschriften: 15 Frcs. = 12 ℳ für jedes Bruttokilogramm dieser Sendungen, b) bei sonstiger unrichtiger Inhaltsangabe: das Doppelte der vom Abgangs- bis zum Bestimmungsorte zu zahlenden Fracht, c) bei Ueberlastung eines vom Absender selbst beladenen Wagens um mehr als 5 % seiner Tragfähigkeit[1]): das Zehnfache der Frachtdifferenz. Im letzterwähnten Falle soll indess nach Art. 7 Abs. 4 des Uebereinkommens, aus naheliegenden Billigkeitsgründen, der Frachtzuschlag nur dann zur Erhebung kommen, wenn der Absender die Verwiegung des Wagens nicht verlangt hat.

Aus der mehrerwähnten Bestimmung des Uebereinkommens, dass der vorgeschriebene Frachtbrief jeder internationalen Sendung beizugeben ist (Art. 1 und Art. 6 i. Eing.), ergibt sich bereits die Bedeutung dieser Urkunde für den Abschluss des internationalen Eisenbahn-Frachtvertrages. Dieser Abschluss ist nur möglich auf Grund des internationalen Frachtbriefes, welcher der Eisenbahn seitens des Absenders zugleich mit dem Gut übergeben wird. Aber diese Uebergabe allein kann, schon nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen, zum Abschluss des Frachtvertrages nicht genügen. Es bedarf vielmehr dazu, obschon die Eisenbahn die Eingehung des ihr dergestalt angebotenen Vertrages in der Regel nicht ablehnen kann[2]), der Annahme seitens des anderen vertragschliessenden Theiles. In diesem Sinne bestimmt Art. 8 Abs. 1 und 2 des Uebereinkommens in engem Anschlusse an § 49 des Betriebsreglements: „Der Frachtvertrag ist abgeschlossen, sobald das Gut mit dem Frachtbriefe von der Versandstation zur Beförderung angenommen ist. Als Zeichen der Annahme wird dem Frachtbriefe der Datumstempel der Versandexpedition aufgedrückt. Die Abstempelung hat ohne Verzug nach vollständiger Auflieferung des in demselben Frachtbriefe verzeichneten Gutes und auf Verlangen des Absenders in dessen Gegenwart zu erfolgen."

Nicht minder übereinstimmend mit unserem heimischen Rechte (Betriebsregl. § 50 Z. 2) ist die weitere Festsetzung des Uebereinkommens im Art. 8 Abs. 3 und 4, wonach der mit dem erwähnten Stempel versehene Frachtbrief als Beweis über den Frachtvertrag dient, jedoch vorbehaltlich derjenigen Güter, deren Aufladen nach den Tarifen oder nach besonderer Vereinbarung, soweit eine solche in dem Staatsgebiete, wo sie zur Ausführung gelangt, zulässig ist, von dem Absender besorgt wird. Bei derartigen Gütern sollen nämlich die Angaben des Frachtbriefes über das Gewicht und die Anzahl der Stücke gegen die Eisenbahn nur dann beweisend sein, wenn die Nachwiegung bezw. die Nachzählung seitens der Eisenbahn erfolgt und dies auf dem Frachtbriefe beurkundet ist.

Eine besondere Bedeutung gewinnt endlich der Frachtbrief, nachdem er mit dem Gute am Bestimmungsort angekommen: eine Bedeutung, welche aus der Natur der Sache fliesst und deshalb gleichfalls dem internationalen Uebereinkommen mit unserem inneren Rechte gemein ist. Die ganze Sendung hat ja keinen anderen Zweck, als in die Hände des Empfängers zu gelangen. Dieser kann somit von dem gedachten Zeitpunkte an — vorbehaltlich einer zuvor in rechtsverbindlicher Weise ertheilten anderweiten Verfügung des Absenders — die Auslieferung des Gutes mit dem Frachtbriefe fordern: natürlich nur gegen Bezahlung der darauf haftenden Beträge, zu deren Entrichtung er durch Annahme des Gutes mit dem Frachtbriefe verpflichtet wird (Uebereink. Art. 16 und 17 vergl. mit H.-G.-B. Art. 402, 403, 405, 406 und Betriebsregl. § 59 Abs. 1—3). Durch Annahme des Frachtbriefes tritt der Empfänger, welcher dazu der Eisenbahn gegenüber selbstverständlich in keiner Weise verpflichtet ist, in den Frachtvertrag ein. Mit diesem Momente gehen die Rechte und die Pflichten des Absenders auf den Empfänger über, und der Absender kann deshalb von da an nicht mehr über das Gut verfügen. Das Gleiche gilt von dem Augenblicke ab, an welchem die vom Empfänger auf Herausgabe des am Bestimmungsort angekommenen Gutes mit dem Frachtbriefe erhobene Klage der Eisenbahn zugestellt worden ist (Uebereink. Art. 15 Abs. 4 vergl. mit H.-G.-B. Art. 405).

Eine hervorragende Rolle spielt aber im internationalen Rechte bei Ausübung des Verfügungsrechts des Absenders das Frachtbrief-Duplikat. Von diesem soll im folgenden Artikel des Näheren gehandelt werden. G . . . . . r.

[1]) Wo auf den Wagen, wie in Deutschland und neuerdings auch in Oesterreich und Ungarn, ausser der „Tragfähigkeit" ein geringeres „Ladegewicht" angeschrieben ist, tritt im Sinne des Uebereinkommens der obenerwähnte Frachtzuschlag schon dann ein, wenn das „Ladegewicht" um mehr als 5 % überschritten ist, da der letztere Ausdruck erst nach erfolgter Feststellung des Textes des Uebereinkommens an Stelle der früher dafür üblichen Bezeichnung „Tragfähigkeit" getreten ist.

[2]) Vergl. hierüber unsern Artikel „Transportpflicht und Transportgemeinschaft" in Nr. 81 S. 773 d. Ztg.

Die Lokalbahn Jossa-Brückenau.

Zu den beiden, bereits seit längerer Zeit dem öffentlichen Verkehre übergebenen Rhönbahnen — der Bayerischen Lokalbahn von Neustadt a. d. Saale nach Bischofsheim v. d. Rhön und der Preussischen Nebenbahn von Fulda nach Gersfeld — kam vor kurzem eine dritte Linie, nämlich die am 15. Oktober d. J. eröffnete Bayerische Lokalbahn von Jossa nach Brückenau. Ueber die technischen Verhältnisse dieser mit Gesetz vom 30. April 1888 genehmigten, vollspurig ausgeführten Lokalbahn, welche das am Fusse der Rhön gelegene Bad und Städtchen Brückenau mit der Preussischen Staatsbahnlinie Elm-Gemünden verbindet, ist folgendes zu erwähnen:

Die Lokalbahn verlässt die Anschlussstation Jossa in nördlicher Richtung und benützt zunächst den bestehenden Doppelbahnkörper der Elmer Strecke auf 900 m Länge, wobei sie auf dem zweigeleisig erbauten Viadukte das Jossathal in einer Höhe von 30 m überschreitet, zweigt sodann östlich ab, um sich mit dem Maximalgefälle von 20 ‰ (50 : 1) längs des rechtsseitigen Thalhanges gegen die Niederung der Sinn herabzusenken, welches Flüsschen in der Nähe der Preussischen Ortschaft und gleichnamigen Haltestelle Altengronau (Kilometer 2,4) in geringer Höhe über der Thalsohle überschritten wird. Die Bahn tritt nunmehr an den linksseitigen Thalhang, hebt sich an diesem, da der Marktflecken Zeitlofs bergwärts zu umgehen war, die Landesgrenze bei Kilometer 4,6 überschreitend, bis zu der Haltestelle Zeitlofs (Kilometer 6,8) südöstlich dieses Ortes, erreicht mit weiterem Anstieg die von Zeitlofs nach Rossbach führende Strasse, senkt sich sodann wieder und zieht längs der Strasse zu dem Orte Trübenbrunn, für welchen in Kilometer 9,0 ein Personen-Halteplatz angelegt ist.

Bei Trübenbrunn, welches links der Bahn bleibt, überschreitet dieselbe einen Hohlweg mittelst einer Durchfahrt, hebt sich in dieser Strecke wieder um ein Geringes und erreicht in der Höhe des Bodens etwas abseits der Strasse waagerecht verlaufend die Haltestelle Rupboden (Kilometer 9,9), welche vor dem Orte gleichen Namens nächst der Distrikts-

strasse errichtet wurde. Die Bahn tritt nun wieder unmittelbar an die Distriktsstrasse heran, überschreitet die von letzterer senkrecht abgehende Strasse nach Rossbach und fällt endlich, auf die Thalseite der Distriktsstrasse übergehend, zu dem Orte Wernarz herab, welcher thalwärts umgangen ist. In dieser Umgehungsstrecke liegt der Halteplatz Wernarz (Kilometer 12,8). Hinter diesem tritt die Bahn wieder an die Strasse, lehnt sich an dieselbe meist mit mässigem Anstiege an und überkreuzt sie in geringer Entfernung vor der Haltestelle Bad Brückenau (Kilometer 14,4) zum zweiten Male. Hierauf überschreitet die Bahn auf 9 m hohem Damme ein Seitenthal der Sinn, zieht sodann hart an der Bergseite der vom Bad zur Stadt Brückenau führenden Staatsstrasse an dem hier sehr steilen Gehänge zum Fusse der Thalwand herab und verläuft längs derselben in geringer Höhe über der Thalsohle bis zu der Endstation Stadt Brückenau (Kilometer 17,1), deren Anlage in unmittelbarer Nähe der Stadt und Ortshauptstrasse, sowie längs der Staatsstrasse Hammelburg-Brückenau durch die örtlichen Verhältnisse vorgezeichnet war.

Die Länge der Bahn zwischen dem Mittel der Betriebs-Hauptgebäude in Jossa und Brückenau beträgt 17,076 km (wovon 4,626 km auf Preussischem Gebiete liegen), die Luftlinie 15,3 km.

Die grösste Steigung nach beiden Richtungen ist 20 ‰ (1 : 50); der kleinste Bogenhalbmesser 200 m. Der grösste Zugwiderstand ergibt sich aus dem Zusammentreffen beider zu 0,0293 = $^1/_{34}$ des Zuggewichtes in der Richtung gegen Jossa, und aus dem Zusammentreffen der grössten Steigung mit dem Halbmesser von 250 m zu 0,0281 = $^1/_{36}$ des Zuggewichtes in umgekehrter Richtung.

Die Endstation Brückenau liegt um 70,85 m höher, als die Anschlussstation Jossa. Die verlorene Steigung beziffert sich auf 55,75 m; die Gesammtlänge der geraden Strecken 63,95 % der ganzen Bahnlänge.

Die Erdarbeiten waren nicht bedeutend, indem die Massenbewegung nur 68 748 cbm, d. i. 4 cbm auf das laufende Meter, beträgt. Die Bahn verläuft durchweg in der Buntsandsteinformation. Grössere Einschnitte kommen nicht vor; der grösste Damm hat 9 m Höhe. An grösseren Kunstbauten waren auszuführen die Brücken im Sinnthalübergange, nämlich eine Brücke für die Sinn selbst mit einer Oeffnung zu 12 m und zwei zu 9 m Lichtweite, sowie Fluthbrücken mit einmal und bezw. zweimal 9 m Weite; sämmtliche Brücken mit eisernem Ueberbau. Ferner eine ebensolche Brücke über die Gronau mit 8 m Lichtweite, dann 4 Durchfahrten und eine Brücke mit je 5 m Weite, gleichfalls mit eisernem Ueberbau, und endlich ein gewölbter Durchlass mit 3 m Weite in einem 9 m hohen Damm. Als Unterbaumaterial kamen vorwiegend Sandsteinfindlinge zur Verwendung. Das für einen Raddruck von 5 t konstruirte Oberbausystem ist das der Bayerischen Lokalbahnen, nämlich Stahlschienen auf flusseisernen Langschwellen; in der Anschlussstation Jossa jedoch wurden die Lokalbahngeleise aus Hauptbahnschienen auf theils eichenen, theils imprägnirten föhrenen Holzquerschwellen hergestellt.

Wie bereits erwähnt, sind Haltestellen mit Güterabfertigung errichtet bei Altengronau, Zeitlofs, Rupboden und Bad Brückenau, von denen jedoch Altengronau und Bad Brückenau nur ein Sackgeleise besitzen, in welches die von Jossa mit den Zügen eintreffenden leeren oder beladenen Güterwagen mittelst eines an beiden Enden mit Zughaken versehenen starken Hanfseils durch den auf dem Hauptstrange verbleibenden Zug über den Wechsel und bezw. Markirpflock in einfachem Rangirgang hineingezogen werden. Der Dienst an den vorgenannten 4 Haltestellen wird von Bahnagenten besorgt. Halteplätze sind bei Trübenbrunn, Eckarts, Wernarz und Sinnthalhof angelegt. Die Endstation Stadt Brückenau ist als Sitz der Betriebsleitung und Ausgangspunkt des Zugdienstes mit Wohnung für den Betriebsleiter, Lokomotivschuppen mit Werkstätte und Wohnungsanbau, dann mit Wassernahmevorrichtung usw. ausgerüstet. An dem anderen Ende der Bahn musste, da an der hochgelegenen Station Jossa Wasser für die Lokomotiven nicht erhältlich ist (das Trink- und Nutzwasser für die dortigen Stationsbediensteten wird in Fässern täglich durch die Züge von Elm nach Jossa geliefert), eine Wassernahmevorrichtung (Pulsometeranlage) am Eingange der Haltestelle Altengronau angelegt werden.

Die Kosten des Bahnbaues einschliesslich Grunderwerb und Lastenablösung betragen 853 000 ℳ oder für das Kilometer 50 170 ℳ. Hiervon haben die Interessenten, d. i. die Distriktsgemeinde Brückenau, die Kosten für die Grunderwerbung auf Preussischem und Bayerischem Gebiete ausschliesslich jener der Arealausscheidung, Vermarkung usw. zu übernehmen mit zusammen rund 56 800 ℳ, so dass eine vom Staate aufzuwendende Baukostensumme von rund 796 000 ℳ, d. i. auf das Kilometer von 46 820 ℳ, verbleibt.

In einem zwischen der Königlich Preussischen und der Königlich Bayerischen Regierung abgeschlossenen Staatsvertrage sind die Vereinbarungen über die Einführung der Lokalbahn in den Bahnhof Jossa, die Mitbenutzung des Doppelbahnkörpers der Preussischen Strecke Elm-Gemünden usw., sowie über die hierfür von Bayern an Preussen zu leistenden Vergütungen getroffen. Die Leitung des Betriebsdienstes der Lokalbahn im Bahnhofe Jossa, ferner die Wagenbeistellung für die Lokalbahn, der Abfertigungs- und Abrechnungsdienst für den Uebergangsverkehr usw. ist durch Betriebsvertrag zwischen der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen und der Königlich Preussischen Eisenbahndirektion Frankfurt a. M. geregelt.

Bezüglich der betriebsdienstlichen Einrichtungen der Lokalbahn ist noch folgendes zu erwähnen.

Während der gegenwärtigen Winterfahrordnung verkehren täglich nur 2 Züge in beiden Richtungen mit einer mittleren Fahrgeschwindigkeit von 23 km in der Stunde und einer Gesammtfahrzeit von einer Stunde. An Fahrbetriebsmitteln sind vorhanden: 2 dreiachsige Tenderlokomotiven, 2 Personenwagen II/III. Klasse, 2 Personenwagen III. Klasse, 2 kombinirte Dienst- (Gepäck-) und Bahnpostwagen und 3 Stückgutwagen.

Die Wagen sind mit der Luftsaugebremse nach System Hardy ausgerüstet und ausserdem noch mit Spindelbremsen versehen. Zur Dienstführung wurden nach Stadt Brückenau berufen: 1 Betriebsleiter, 1 Expedient, 1 Lokomotivführer, 1 fahrfertiger Heizer, 2 Tagelöhner, worunter 1 Schlosser zur Beihilfe im Werkstättendienst und zur abwechselnden Verwendung als Hilfsheizer und Hilfsbremser, endlich 3 Bedienstete für den Stations-Lade- und Zugbegleitungsdienst.

Wegen der isolirten Lage der Lokalbahn zum Bayerischen Bahnnetze wurde die Werkstätte in Brückenau mit Ausrüstungsgegenständen für Reparaturarbeiten reichlicher ausgestattet und es ist dem Lokomotivpersonal zur Unterstützung bei vorkommenden Reparaturen an den Lokomotiven und Wagen noch 1 Schlosser beigegeben, um die Weiterleitung reparaturbedürftiger Fahrzeuge nach der nächsten Bayerischen Staatsbahnwerkstätte möglichst zu vermeiden. Die beiden Stationen sind unter sich und mit den zwischenliegenden Haltestellen durch eine Telephonleitung verbunden. Die Fahrkartenausgabe und Gepäckabfertigung findet im Zuge statt. Hinsichtlich der Güterabfertigung besteht im Vergleich mit den bezüglichen Einrichtungen bei den übrigen Bayerischen Lokalbahnen insofern eine Abweichung, als direkte Tarife für den Uebergangsverkehr der Lokalbahn nicht erstellt sind und die sämmtlichen Gütersendungen in Jossa umkartirt werden.

Der vornehmlichste Zweck der Lokalbahn Jossa-Brückenau besteht darin, die wirthschaftliche Lage der Bevölkerung des oberen Sinngrundes zwischen Zeitlofs und dem Hohen Kreuzberg, welche sich infolge der geringen Ergiebigkeit des Bodens an Feldfrüchten und dem Mangel sonstigen Verdienstes schon geraume Zeit in einer Art von dauerndem Nothstande befindet, durch Schaffung günstigerer Verkehrsverhältnisse zu verbessern, indem die Ausbeutung der vorhandenen Bodenschätze an Sandstein, Schwerspath usw., die Verarbeitung der Forsterzeugnisse und die Nutzbarmachung der zu Gebote stehenden Wasserkräfte ermöglicht und hiermit neue Erwerbsquellen erschlossen werden.

Gleichzeitig darf aus der Einbeziehung des durch seine heilkräftigen Quellen und seine landschaftliche, mit prachtvollem Laubwald geschmückte Umgebung ausgezeichneten, bisher nur mittelst zweistündiger Strassenfahrt zu erreichenden ärarischen Stahlbades Brückenau in den Bahnverkehr eine namhafte Hebung der Zahl der Badegäste und Passanten und hiermit ein weiterer Aufschwung des Bades und der durch früher erlittenes Brandunglück schwer geschädigten Stadt Brückenau erhofft werden. Ausser diesem wird dem Staatsärar der Vortheil erwachsen, dass durch den geschaffenen wohlfeilen Transportweg der Absatz des Holzes aus den um Brückenau gelegenen ausgedehnten, zum Theil mit starken Eichen bestockten Staatsforsten erleichtert und demnach auch das Forsterträgniss sich steigern wird. Abgesehen hiervon treten jedoch bei dem beschriebenen Bahnunternehmen alle hierdurch zu erzielenden Vortheile finanzieller Natur zurück, da es sich, wie schon erwähnt, vor allem um die nachhaltige Bekämpfung eines durch die Ungunst der Verhältnisse hervorgerufenen Nothstandes der betheiligten Bevölkerung handelt.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3993 vom 20. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereins-Satzungen, betreffend die Zuständigkeit des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs zur schiedsrichterlichen Entscheidung von Streitfällen (abgesandt am 24. d. Mts.).

Nr. 4004 vom 23. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Vertretung der Weimar-Berka-Blankenhainer, Arnstadt-Ichtershäuser, Zschipkau-Finsterwalder und Dahme-Uckroer Eisenbahn im Wagenverkehr (abgesandt am 25. d. Mts.).

Nr. 4015 vom 23. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Einführung einer einheitlichen Eisenbahnzeit im Vereins-Gebiete (abgesandt am 25. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Verstaatlichung der Galizischen Carl Ludwigbahn und das Privatbahnsystem.

Im Plenum des Abgeordnetenhauses wurde die Regierungsvorlage über die Verstaatlichung der Galizischen Carl Ludwigbahn einstimmig angenommen, und da auch bereits die Eisenbahnkommission des Herrenhauses diese Annahme empfiehlt, so ist an der baldigen Sanktion des bezüglichen Gesetzes nicht mehr zu zweifeln. In der Debatte wiederholte der Handelsminister noch ausführlicher als im Ausschusse (s. Nr. 91 S. 868 d. Ztg.) die Gründe, welche die Regierung zu dieser Verstaatlichung bestimmten, dass dieselbe ferner nicht vor der Legung des zweiten Geleises auf der gedachten Bahn erfolgen konnte, dass im betreffenden Uebereinkommen die Rechte des Staates und der Aktionäre gleichmässig gewahrt wurden; warum weiter nicht auch die Gütertarife der Staatsbahnen gleich deren Personentarifen schon am 1. Januar 1892 auf der Galizischen Carl Ludwigbahn eingeführt werden usw. Der Ausschuss — bemerkte dann der Minister — beantragt, der Regierung die Ermächtigung zu ertheilen, die Bestände der Bahn ohne spezielle budgetäre Bewilligung für Investitionszwecke an der genannten Bahn zu verwenden. Diese Anregung entspricht einem durchaus praktischen Bedürfnisse und es kann sich die Regierung daher mit derselben nur vollständig einverstanden erklären. Eine genaue Spezifizirung und ziffermässige Begründung dieser Investitionen sind jedoch für die nächste Zeit ausgeschlossen, da erst bestimmte Anträge von der staatlichen Betriebsverwaltung gewärtigt werden müssen, welche ihrerseits erst auf Grund von Erfahrungen diese Anträge stellen kann, die sie innerhalb eines bestimmten Zeitraumes zu machen in der Lage ist. Es empfiehlt sich daher, hier denselben Vorgang einzuhalten, welchen das Haus bei Gelegenheit der Beschlussfassung über die Vorlage, betreffend die Verstaatlichung der Erzherzog Albrechtbahn, und zwar aus eigener Initiative, gebilligt hat. Schliesslich bemerkt der Minister: Es wurde darüber geklagt, dass in den Konzessionsurkunden, insbesondere in der Urkunde der Galizischen Carl Ludwigbahn vom Jahre 1857, unklare Bestimmungen enthalten und Bestimmungen so gefasst sind, dass sich bei Anwendung derselben, vielleicht bei der konzessionsmässigen Einlösung der Linien der Galizischen Carl Ludwigbahn, Schwierigkeiten ergeben hätten, so muss ich daran erinnern, dass, als jene Konzessionsurkunden abgefasst wurden, eben das Prinzip inaugurirt wurde, die Staatsbahnen vollständig den Privatgesellschaften zu überlassen. Daraus erklärt sich wahrscheinlich die Fassung mancher nicht besonders klarer Bestimmungen in den Konzessionsurkunden der fünfziger Jahre; auf den etwaigen zukünftigen Staatsbetrieb wurde zu jener Zeit keine Rücksicht genommen. Ich werde mir, wenn es überhaupt nöthig ist, für eine passende Gelegenheit vorbehalten, über die Gründe, welche die Regierung zu ihrer Haltung bei der Erneuerung des Privilegiums der Nordbahn bestimmt haben, im Hause zu sprechen.

Ausdehnung der Frachtführerhaftung des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr auf die in den Eisenbahnstationen lagernden Güter.

Die gemeinsame Direktorenkonferenz hatte einen Beschluss gefasst, wonach die Oesterreichischen Eisenbahnverwaltungen sich bis auf Widerruf bereit erklärt haben, im Falle der Uebernahme der Haftungsbestimmungen des Berner internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtenverkehr in das interne Eisenbahn-Betriebsreglement die auf einen Maximalsatz nicht beschränkte Frachtführerhaftung des internationalen Uebereinkommens auch auf Feuerschäden (mit Ausschluss der vis major) auf jene Parteigüter anzuwenden, welche vor Abschluss des Frachtvertrages oder nach dessen Erfüllung durch eine Bahnverwaltung auf eine ihrer Stationen oder auf zugehörigen Lagerplätzen entgeltlich verwahrt werden und insolange das hierdurch auf die Eisenbahnen überwälzte Risiko durch den gegenseitigen Brandschaden-Versicherungsverband der Oesterreichischen Eisenbahnen rückversichert bleibt. Das K. K. Handelsministerium hat diesen Beschluss genehmigt und gleichzeitig gestattet, dass der bisherige 10 % Zuschlag zum Lagerzins nur mehr bei allen jenen Gütern beibehalten werde, welche die Eisenbahn auf Grund der Tarifbestimmungen in offenen Wagen und ungedeckt befördern kann, die daher ihrer Natur nach im Freien lagern können und für welche tarifmässig das Lagergeld von 0,2 kr. für 100 kg und einen Tag beträgt; bei allen übrigen Gütern kann der 10 % Zuschlag zum Lagerzins auf 20 % erhöht werden und hat dieser Zuschlag im einzelnen Falle in minimo 1 kr. zu betragen.

Anbringung der Fahrpläne in den Stationen.

Es wurde die Wahrnehmung gemacht, dass die Fahrpläne gewöhnlich in solcher Höhe in vielen Stationen angebracht sind, dass sie von dem Publikum schwer oder gar nicht gelesen werden können und dass deshalb die Bahnorgane mit Fragen über den Verkehr der Züge behelligt werden, die bei einer entsprechenden Anbringung der Fahrpläne entweder ganz vermieden oder durch den einfachen Hinweis auf die ausgehängten Fahrpläne beantwortet werden könnten. Die Bahnverwaltungen wurden nun von der K. K. Generalinspektion eingeladen, entsprechende Abhilfe gegen diesen Uebelstand zu treffen, insbesondere den arckitektonischen Schönheitsrücksichten in grösseren Stationen, wo die für die Aufnahme von Kundmachungen bestimmten Tafeln gewöhnlich in allzu grosser Höhe angebracht sind, nicht die Zweckmässigkeit des tieferen Anhängens der Fahrpläne aufzuopfern und dieselben gegen das allzu leichte Herabreissen oder Beschädigen durch das festere Ankleben oder durch Ueberdeckung der Verkehrszeiten auf den Fahrplänen mit Glasplatten gehörig zu schützen. Schliesslich wird auf den Handelsministerialerlass vom 1. April 1884 über die Vorlage amtlicher Behandlung und Kundmachung der Fahrordnung mit dem Bedeuten verwiesen, dass die Zahl der in jeder Station anzubringenden Fahrpläne ohnehin keine so grosse ist, dass nicht vollkommen geeignete Plätze für dieselben ausgemittelt werden könnten.

Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt: 1. dem Bauunternehmer Ignaz Braun für eine normalspurige oder schmalspurig auszuführende Zahnrad- oder Seilbahn von einem geeigneten Punkte der Südbahnstrecke Jurdani-Matuglie nach Abbazia auf die Dauer von 6 Monaten, 2. dem Gutsbesitzer Michael Ader in Jozowsko und Genossen für eine normalspurige Lokalbahn von Chabowka nach Zakopane mit einer Abzweigung von Neumarkt nach Altendorf, endlich 3. für eine normalspurige Lokalbahn von Neu-Sandec nach Maniow auf die Dauer eines Jahres.

Verhandlungen der Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft mit den Ungarischen Staatsbahnen.

Die in dieser Zeitung bereits erwähnten Verhandlungen sind jetzt erst zum Abschlusse gediehen und unterliegen nur noch der Genehmigung des Ungarischen Handelsministeriums. Die Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft gewährt in diesem Uebereinkommen den Ungarischen Staatsbahnen das Péagerecht auf der Strecke Ueszögh-Villany der Mohacs-Fünfkirchener Bahn, und die Ungarischen Staatsbahnen sichern der Gesellschaft als Vergütung eine bestimmte Minimalrente für diese Strecke zu. Gleichzeitig ist bezüglich des Frachtengarantie-Vertrages, welcher seinerzeit mit der Budapest-Fünfkirchener Bahn geschlossen wurde und die Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft zur Zahlung eines drückenden Pönales verpflichtete, ein Vergleich zustande gekommen.

Zurücklegung der Konzession für zwei Lokalbahnen.

Mit der Konzession vom 31. Juni 1890 wurde der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft die Bewilligung ertheilt zum Ausbau einer Lokalbahn, welche von Porican nach Mochov und von Brandeis an der Elbe nach Neratovic führen sollte. In dieser Konzessionsurkunde wurde verfügt, dass diese beiden Linien mit der bereits bestehenden Linie Brandeis-Celakovic-Mochov in administrativer und technischer Beziehung als eine Linie zu betrachten sind, ferner dass der Bau der neuen Linie sofort in Angriff zu nehmen und längstens binnen 1½ Jahren zu vollenden sei. Da die Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft keine Maassnahmen traf, um diesen letzteren Bestimmungen der Konzession zu genügen, forderte das Handelsministerium die Gesellschaft auf, sich darüber zu äussern, welche ihre Absichten seien. Zugleich wurde die Staatseisenbahn-Gesellschaft auf die Folgen aufmerksam gemacht, welche die Nichterfüllung der konzessionsmässigen Verpflichtungen in Bezug auf den Ausbau und die Vollendung zur Folge haben

würde, da dann auch die Konzession für die im Betriebe befindliche Linie Brandeis-Mochov hinfällig würde. Die letztgenannte Bahn war ursprünglich im Besitze der Oesterreichischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft, ging dann auf die Böhmischen Kommerzialbahnen und schliesslich auf die Staatseisenbahn-Gesellschaft über. Während die Staatsbahn ursprünglich — es war dies allerdings noch unter dem Regime des Baudirektors de Serres — die Konzessionirung der Linie Porican-Neratovic als eine Begünstigung hingestellt hatte, findet die gegenwärtige Verwaltung, die dieserhalb dem Handelsministerium eine Eingabe überreicht hat, dass diese Linie ganz unrentabel wäre. Die derzeitige Verwaltung der Staatsbahn habe nämlich den geplanten Bau einem neuerlichen Studium unterzogen und es habe sich dabei herausgestellt, dass die Linie geschäftlich gar keinen Werth habe und nur zum Nachtheile der Staatseisenbahn-Gesellschaft wäre; ferner, dass die jetzt geltenden Prinzipien der Verwaltung es nicht gestatten, die Bahnlinie auch auszubauen. Weiter sei der Einlösungstermin bezüglich der Oesterreichischen Linien der Staatseisenbahn-Gesellschaft so nahegerückt, dass es der Gesellschaft nicht mehr vergönnt sein werde, die Entwickelung dieser Bahn abzuwarten, da voraussichtlich in der ersten Zeit nur eine 1½ prozentige Verzinsung zu erwarten sei. Schliesslich weist die Eingabe darauf hin, dass die Gesellschaft für Neubauten im grösseren Umfange keine besonderen Mittel zur Verfügung habe und nur im Wege eines Anlehens auf die gegenüber dem Aktienkapital ohnehin unverhältnissmässig hohen Prioritäten die erforderlichen Geldmittel beschafft werden könnten. Aus allen diesen Gründen erklärt die Gesellschaft, die Konzession zurückzulegen.

Das Zustandekommen der Unterkrainer Eisenbahnen.

Im Handelsministerium hat die abschliessende Konzessionsverhandlung mit den Konzessionären Fürst Auersperg und Freiherrn v. Schwegel hinsichtlich der Unterkrainer Bahnen stattgefunden, welche mit einer staatlichen Subvention von 2,5 Millionen Gulden sichergestellt werden sollen. Vorher wurden noch verschiedene wichtige Vorfragen in befriedigender Weise ausgetragen, insbesondere über das abzuschliessende Uebereinkommen zwischen den Konzessionären und der Staatsverwaltung wegen der Uebernahme des obigen Betrages in Stammaktien; bezüglich des Uebereinkommens zwischen den Konzessionären und dem Lande Krain wegen der vom letzteren zu übernehmenden Garantie für die Verzinsung und Tilgung der Prioritätsobligationen im Maximalbetrage von 7 Millionen Gulden, dann die Frage der Geldbeschaffung, welche durch Ausgabe von 3,1 Millionen Gulden in Stammaktien und der obigen Prioritätsobligationen erfolgen soll. Die Ausarbeitung der Detailprojekte und die politische Begehung haben schon stattgefunden. Die Gesammtlänge der Unterkrainer Bahnen beträgt 131,5 km. Von diesen entfallen auf die Hauptlinie Laibach - Grosslupp - Treffen - Rudolfswerth-Straza 82,5 km, wogegen der bei der Station Grosslupp abzweigende Flügel Grosslupp-Reifnitz-Gottschee eine Länge von 49 km aufweist. Das Land Krain zählt zu jenen Gebieten der Monarchie, welche mit Eisenbahnen am spärlichsten bedacht sind. Die derzeit vorhandenen Bahnen durchziehen nur den Norden und Westen des Landes, während gerade der beste und ergiebigste Landestheil, der Osten und Süden, von jeder direkten Bahnverbindung ausgeschlossen blieb. Durch den Ausbau der in Rede stehenden Eisenbahnen, welche ein Attraktionsgebiet von mehr als 200 000 Seelen umfassen, soll diesen vom volkswirthschaftlichen Standpunkte auf die Dauer gewiss unhaltbaren Zuständen ein Ende gemacht und durch die Einbeziehung dieser in Bezug auf Land- und Forstwirthschaft, sowie wegen der Kohlenbergwerke bei Gottschee schon heute sehr beachtenswerthen Produktionsgebiete in den allgemeinen Eisenbahnverkehr ihre Entwickelung ermöglicht werden.

Refaktie bezüglich eines Theiles der bedungenen Frachtmenge (Rechtsfall).

Eine Bahnverwaltung hatte dem Kläger eine Refaktie für den Fall bewilligt, dass derselbe eine bestimmte Frachtmenge innerhalb eines Jahres auf ihrer Bahn befördere. Trotzdem, dass diese Bedingung von ihm nicht eingehalten wurde, verlangte er doch die Refaktie für die wirklich transportirte geringere Frachtmenge. Er wurde damit von den beiden unteren Instanzen unbedingt, von der Königlich Ungarischen Kurie jedoch nur für den Fall abgewiesen, als er nicht beweisen könne, dass er auch den zur bedungenen Frachtmenge fehlenden Rest z. Zt., als derselbe vor Ablauf des Jahres hätte zur Bahnaufgabe gelangen sollen, wirklich in seinem Vorrathe hatte, und dass andererseits die Bahnunternehmung an dieser unterlassenen Beförderung wegen Wagenmangels oder einer anderen Ursache selbst Schuld trage. (Sammlg. v. civilrechtl. Entscheidungen Bd. XXIII, Nr. 5.)

Eröffnung von Haltestellen.

a) Beim Wächterhause Nr. 71 der Theilstrecke Türmitz-Bilin der Aussig-Teplitzer Bahn wurde eine Haltestelle mit der Bezeichnung „Kosten-Staditz“ errichtet.

b) Zwischen den Stationen Puntigam und Karlsdorf der Linie Wien-Triest der Südbahngesellschaft wurde eine Haltestelle „Abtissendorf“ eröffnet.

c) Am 15. November d. J. wurde die Haltestelle „Grobelno“ zwischen den Stationen Ponigl und St. Georgen auf der Linie Wien-Triest für den Personenverkehr und den beschränkte Gepäckdienst eröffnet.

Betrieb auf der Budapester Dampfstrassenbahn.

Die Budapester Stadtbahn-Unternehmung für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe, als Eigenthümerin der Dampfstrassenbahn, hat den regelmässigen Personen- und Frachtverkehr auf der Theilstrecke bis Steinbruch eröffnet.

Statutenänderung der beiden Eisenbahn-Centralabrechnungs-Büreaus.

Nachdem die Königlich Ungarischen Staatsbahnen den Beitritt der Beamten des Eisenbahn-Abrechnungsbüreaus in Szegedin zu ihrem Pensionsinstitute zugestanden haben, war eine Revision der Statuten des genannten und des in Wien bestehenden Eisenbahn-Centralabrechnungsbüreaus nothwendig geworden. Hierbei wurden folgende Aenderungen beschlossen: die Spezialkonferenzen sind nicht wie bisher 2 Mal, sondern nur 1 Mal in jedem Jahre einzuberufen (§ 7), die Verwaltungssitzungen haben, statt in jedem zweiten Monate, künftig nur im Erfordernissfall stattzufinden (§ 9). Die Eingangs erwähnte Altersversorgung der Beamten des Ungarischen Centralabrechnungsbüreaus wurde im § 12 aufgenommen, durch welche indess eine Abänderung in den bezüglichen Verhältnissen der Beamten des Oesterreichischen Centralabrechnungsbüreaus nicht eingetreten ist. Im übrigen unterscheiden nur stilistische Aenderungen das neue Statut von der bisherigen Auflage.

Währungsänderung bei den Oesterreichisch-Russischen Bahntarifen.

Vom 1. Dezember d. J. ab wird auf Grund gegenseitiger Vereinbarungen zwischen den Oesterreichischen und Russischen Bahnbehörden die frühere Francswährung für Bahntarife beider Länder aufgehoben und Oesterreichischerseits die Guldenwährung, Russischerseits die Rubelwährung eingeführt werden. Der Bahntarif gilt für alle Artikel, die vom 1. Dezember d. J. über Granica und Alexandrowo zur Einfuhr nach Russland gelangen.

Generalversammlung der Wiener-Neustädter Lokomotivfabrik-Gesellschaft am 14. November d. J.

Gemäss dem verlesenen Rechenschaftsberichte für 1890/91 ist das Erträgniss des abgelaufenen Geschäftsjahres nicht so befriedigend, als in den beiden vorhergegangenen, weil sich fast alle Fabrikationsbedingungen im abgelaufenen Jahre ungünstiger gestaltet haben. Wie der Bericht mittheilt, sind für das laufende Geschäftsjahr bisher 36 Lokomotiven und 24 Tender bestellt und stehen weitere Aufträge auf Lokomotiven in Aussicht. Nach Vornahme der statutenmässigen Abschreibungen im Gesammtbetrage von 53 614 fl. verbleibt zuzüglich des Gewinnübertrages aus dem Vorjahre die Summe von 160 115 fl. zur Verfügung der Generalversammlung. Hiervon beantragt der Verwaltungsrath 137 256 fl. d. i. 14 fl. für die Aktie, als 7 pCt. Dividende zu vertheilen und den nach statutenmässiger Dotirung von Reserve und Tantieme verbleibenden Rest auf neue Rechnung vorzutragen. Der Antrag wurde ohne Diskussion angenommen.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Nachwehen der vorwöchentlichen Panik sind noch nicht ganz überwunden; nicht weniger als 7 Interpellationen richtete deshalb das Abgeordnetenhaus an den Ministerpräsidenten, welcher eine strenge Untersuchung und Bestrafung der Schuldigen zusagte. Seitdem ist das Vertrauen allmählich zurückgekehrt und das Publikum kauft wieder bei gedrückten Kursen. Dazu trägt der Umstand bei, dass die Reise des Herrn von Giers als ein Friedenszeichen angesehen wird, und insbesondere, dass die maassgebenden Kreise über das endliche Programm der Wiener Verkehrsanlagen mit einem Kostenaufwande von über 122 Millionen Gulden schlüssig geworden sind. (Wir berichten darüber demnächst.) Während sich gegen Ende der Woche die Kurse schon ziemlich erholt hatten, trat infolge einer Ermattung in Berlin und in Paris zum Wochenschluss wieder eine Reaktion ein. Es notirten von den zumeist gehandelten Bahnaktien: Kaiser Ferdinands-Nordbahn 2742,50, Staatsbahn 271,50, Alföldbahn 200, Böhmische Westbahn 336, Buschtěhrader Bahn Lit. A 1135, Lit. B 446, Fünfkirchen-Barcser Bahn 199, Graz-Köflacher Bahn 264, Lem-

berg-Czernowitzer Bahn 233, Elbethalbahn 204,50, Prag-Duxer Bahn 84, Siebenbürger Bahn 199,75, Pardubitzer Bahn 172, Barcs-Pakracer Bahn 198,50, Budapest-Fünfkirchener Bahn 198, Kaschau-Oderberger Bahn 172,50. Für Prioritäten aller Gattungen zeigte sich wieder Kauflust.

Aus Frankreich.

Ermässigung der Fahrkarten- und Eilgutsteuer.

Am 15. Oktober d. J. hat der Abgeordnete Felix Faure, Berichterstatter des Haushaltsausschusses, über die in Nr. 70 S. 680 d. Ztg. mitgetheilte Vorlage, betreffend Ermässigung der Fahrkarten- und Eilgutsteuer, seinen Bericht erstattet. Derselbe schlägt im Einverständniss mit dem Kammerausschuss die unveränderte Annahme der Vorlage vor und erklärte fünf Verbesserungen für wünschenswerth: 1. neue Ermässigungen auf den Vorortlinien, 2. Ausdehnung der Ermässigungen auf die Zeitkarten, 3. Verallgemeinerung der Ausgabe von Rückfahrkarten zwischen jedem beliebigen und einem anderen Bahnhofe, 4. neue Ermässigungen der Lebensmittel-Ausnahmetarife (tarifs spéciaux), 5. Herstellung eines gegenüber den gewöhnlichen Packeten ermässigten Lebensmitteltarifs für Sendungen bis zu höchstens 40 kg, in derselben Weise wie für Sendungen von mehr als 40 kg. Die neuen Tarife sollen am 1. April 1892 in Kraft treten. Der Ausfall der Staatseinnahmen durch den Entgang der Steuer ist auf 55 Millionen, die Mindereinnahme der Eisenbahngesellschaften auf 42 Millionen Francs für das ganze Jahr veranschlagt; für die 3 Vierteljahre von 1892 hatte der Berichterstatter vorgeschlagen, einen Steuerausfall von 41 Millionen in den Haushalt einzustellen; es wurde indessen von dem Ausschuss im Einverständniss mit der Regierung nur ein solcher von 38 Millionen angenommen.

Behufs Veranschaulichung der Wirkungen, welche die in Nr. 70 S. 680 d. Ztg. mitgetheilten Grundsätze der Ermässigung auf die Preisbildung ausüben, theilen wir im folgenden aus dem Ausschussberichte einige angewandte Beispiele mit:

Einfache Fahrkarten.

	Für das Kilometer sind zu entrichten in		
	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
	Centimes		
Gegenwärtig:			
als Antheil der Gesellschaft	10,00	7,5	5,5
an Fahrkartensteuer	2,32	1,74	1,276
im ganzen	12,32	9,24	6,776
Künftig:			
als Antheil der Gesellschaft	10,00	6,75	4,4
an Fahrkartensteuer	1,2	0,81	0,528
im ganzen	11,2	7,56	4,928

Rückfahrkarten.

	Für das Kilometer sind zu entrichten in		
	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
	Centimes		
Gegenwärtig:			
als Antheil der Gesellschaft	7,5	5,625	4,125
an Fahrkartensteuer	1,74	1,305	0,937
im ganzen	9,24	6,93	5,062
Künftig:			
als Antheil der Gesellschaft	7,5	5,4	3,52
an Fahrkartensteuer	0,9	0,648	0,423
im ganzen	8,4	6,048	3,943

Die neu einzuführenden Fahrpreise werden also nur in III. Klasse, einfache Fahrt, unmerklich niedriger sein als auf den Preussischen Staatsbahnen; sonst aber noch immer etwas höher. Dabei ist übrigens die IV. Klasse in Preussen mit ihrem billigen Preise gar nicht in Betracht gezogen.

Eilgut in Sendungen von mehr als 40 kg, das bisher, gleichviel, auf welche Entfernungen es zu befördern ist und gleichviel, welchen Inhalt es hat, gleichmässig 36 Cts. oder mit Hinzurechnung der Steuer 44,352 Cts. (abgerundet 44 Cts.) für das Tonnenkilometer kostet, wird nach dem neuen Tarif einerseits nach der Entfernung, andererseits nach dem Inhalt, ob Lebensmittel oder andere Waaren, verschieden behandelt.

	Bei Aufgabe von 1 000 kg sind zu zahlen auf					
	100 km	200 km	400 km	600 km	800 km	1 000 km
	Francs					
Gegenwärtig:						
als Antheil der Gesellschaft	35,71	71,43	142,86	214,29	285,72	357,14
an Eilgutsteuer	8,29	16,57	33,14	49,71	66,28	82,86
im ganzen	44	88	176	264	352	440
Künftig im ganzen:						
für gewöhnliche Sendungen	32	62	120	174	220	258
„ Lebensmittel	24	46,50	90	130,50	165	193,50

Kleinere Eilgutsendungen im Gewichte von weniger als 40 kg kosten jetzt ohne Rücksicht auf die Entfernung 45 Cts. für 1 tkm oder mit Einrechnung der Steuer 55,44 Cts. (abgerundet 55 Cts.). Auch für diese Sendungen ist ein für die weiteren Entfernungen niedrigerer Frachtsatz auf kilometrischer Grundlage erstellt, dagegen ist nicht wie bei den Sendungen über 40 kg ein Unterschied zwischen Lebensmitteln und anderen Waaren gemacht.

	Für 1 Packet von 20 kg sind zu zahlen auf					
	100 km	200 km	400 km	600 km	800 km	1 000 km
	Francs					
Gegenwärtig:						
als Antheil der Gesellschaft	0,892	1,7856	3,3712	5,3568	7,1424	8,92
an Eilgutsteuer	0,208	0,4144	1,0288	1,2432	1,6576	2,08
im ganzen	1,10	2,20	4,40	6,60	8,80	11
Künftig im ganzen	0,70	1,40	2,66	3,86	5,06	6,20

Aus Russland.

Vierzigjähriger Stiftungstag der Nikolaibahn.

Am 1./13. November waren es gerade 40 Jahre, dass auf der Nikolaibahn, die damals noch Moskau-St. Petersburger Bahn hiess, der regelmässige Passagierverkehr eröffnet wurde. Die Nikolaibahn ist bekanntlich mit enormen Unkosten erbaut worden. Sie hat dem Staat nicht weniger als 131 420 402 R. d. h. 217 583 R. für die Werst gekostet. Diese riesige Ziffer erklärt sich hauptsächlich damit, dass die Bahn auf Wunsch des Kaisers Nikolai I. in fast schnurgerader Linie gebaut werden musste. Auf 604 Werst der ganzen Strecke kommen 544 Werst gerade Linien und nur 60 Werst Kurven. Dazu kam, dass die Bahn meist durch sehr ungünstige sumpfige und hügelige Landschaften gelegt wurde, was die Erdarbeiten kolossal vertheuerte. Sie wurde von Hause aus doppelgeleisig angelegt und sämmtliche Stationsgebäude wurden in Stein aufgeführt. Wie die „Deutsche Petersb. Zeitung“ erzählt, war am 1. November 1851 die Abfertigung des ersten Zuges nach Moskau von keinerlei besonderer Festlichkeit begleitet und selbst die Anzeige, die Graf Sakrewski über das bevorstehende Ereigniss erliess, war so nüchtern und lakonisch wie nur möglich. Diese Anzeige lautete: „Vom 1. November 1851 an beginnt auf der St. Petersburger Bahn der Verkehr und wird fürs erste täglich je ein Zug aus St. Petersburg nach Moskau und aus Moskau nach St. Petersburg abgehen. Die Abgangszeit ist 11 Uhr Vormittags. Die Eröffnung des Waarenverkehrs wird besonders angezeigt werden.“ Das war alles! und es handelte sich doch um nichts weniger, als die Eisenbahnverbindung der beiden Residenzen und Eröffnung des Verkehrs auf der zweiten Russischen Bahn. (Die erste Bahn war bekanntlich die Zarskoje Selobahn.) Auch nach der Eröffnung des Verkehrs, nach Eintreffen des ersten Zuges in Moskau wurde in der damaligen Presse nicht viel Aufhebens gemacht. Kein einziges Blatt nahm eingehendere Notiz von der Eröffnung der wichtigen Verkehrsader und nur in den „Moskauer Wedomosti“ erschien die Lokalnotiz: „Am 2. November, um 9 Uhr Morgens, ist in Moskau der erste Passagierzug aus St. Petersburg eingetroffen.“ Die Berichterstattung der Presse lag damals eben sehr im Argen.

Es ist ja seiner Zeit bekanntlich viel über diese „schnurgerade“ Bahn und das Zustandekommen der eingeschlagenen

Richtung geschrieben worden, man bedauerte, dass alle kleineren Städte unberührt geblieben sind usw. usw. Trotz alledem bleibt aber die Nikolaibahn eine der ausgezeichneten Bahnen, namentlich in wirthschaftlicher Beziehung. Mag auch der Kaiserliche Schöpfer jenes Schienenstranges sich von anderen Erwägungen haben leiten lassen, das Resultat und der Erfolg in wirthschaftlicher Beziehung ist schon lange ausser allem Zweifel. Wirthschaftlich war es das einzig Richtige, die beiden grossen Centren in „schnurgerader“ Richtung mit einander zu verbinden, weil hinter Moskau die unermesslichen Gebiete liegen, die den St. Petersburger Hafen mit Exportgütern versorgen und somit von hier aus das grösste Quantum zur Beförderung gelangt. Demgegenüber spielen die Quantitäten, welche im direkten Gebiete der Nikolaibahn produzirt werden, thatsächlich gar keine Rolle und mussten daher auch mit ihren Bedürfnissen in den Hintergrund treten. Die Nikolaibahn wird gerade in dieser wirthschaftlichen Beziehung für alle Zeit ein Muster von hervorragender Bedeutung sein, wie auch schon heute die finanziellen Resultate für sie lebhaft sprechen.

Projekte der Rjasan-Koslower Eisenbahn.

Die eingereichten Eisenbahnprojekte der Rjasan-Koslower Bahn, über welche in diesen Tagen die Entscheidung fallen muss, gipfeln in folgendem:

1. Ohne jede Ausgaben seitens der Krone die Eisenbahn von Ssaratow nach Uralsk zu bauen (worum der Ataman des Uralschen Kosakenheeres schon lange petitionirt), von Tambow oder einer anderen näherliegenden Station nach Kamyschin, von Lebedjany nach Jeletz und von Bogojawlensk nach Sosnowka. Die Gesammtlänge dieser Bahnen würde etwa 1 000 Werst betragen.

2. Die Koslow-Ssaratower Eisenbahn bezüglich ihrer finanziellen Verhältnisse zur Krone auf eine bessere Grundlage zu stellen. Die Reineinnahme dieser Bahn beträgt jetzt jährlich 1 100 000 R., und hat die Krone für die obligatorischen Zahlungen der Bahn jährlich etwa 1 400 000 R. zuzuzahlen. Die Rjasan-Koslower Bahn will nun allmählich diese Zuzahlungen übernehmen und zwar im ersten Jahre mit 250 000 R., im zweiten mit 300 000 R. usw., im achten mit 1 400 000 R., im neunten mit 1 700 000 R., im zehnten und in den folgenden Jahren mit 1 900 000 R. jährlich. Die Bahn würde damit aufhören, eine Last für das Reichsbudget zu sein.

3. Die Rjasan-Koslower Gesellschaft ist bereit, die Last der Ssaratowschen Gouvernementslandschaft, der Kirssanowschen Kreislandschaft und der Stadt Ssaratow bezüglich ihrer Verpflichtungen gegen die Koslow-Ssaratower Bahn zu erleichtern, welche Institutionen jetzt jährlich bis 1956 eine Eisenbahnrente von 261 900 R. zu zahlen haben, indem die unter Punkt 2 offerirten Zuzahlungen nach 8 bis 9 Jahren die Zuzahlungen der genannten 3 Institutionen nicht mehr nöthig werden dürften.

4. Die Rjasan-Koslower Eisenbahn ist bereit, in ihren Ustaw dieselben Tarifverfügungen einzuführen, welche für die Moskau-Rjasaner Bahn gelten, und die Krone mit 25 % an dem Reingewinn der projektirten Linie Rjasan-Uralsk zu betheiligen, welcher Reingewinn auf 1,5 Million Rubel veranschlagt wird.

5. Die Rjasan-Koslower Bahn stellt zwar zur Bedingung, dass die Krone ihr die Einnahme auf die Actien mit 1 Million Rubel garantirt, aber bei der heutigen hohen Einträglichkeit des Aktienkapitals (1,5 Million Rubel) kann diese Garantie für die Krone keine Schwierigkeiten nach sich ziehen. Die Gesellschaft ist zudem erbötig, dass alle etwaigen von ihr verursachten Rückstände in den obligatorischen Zahlungen, darunter auch für die Koslow-Ssaratower Linie, mit Zinsen von der Auskaufssumme der Bahn zurückbehalten werden. Die Auskaufssumme ist auf nicht weniger als 33 Millionen Rubel zu veranschlagen, das noch ungelöschte Aktienkapital beträgt nicht mehr als 7 Millionen Rubel, so dass die Regierung völlig gedeckt erscheint.

Die freundliche Stimmung, welche in den kompetenten Regierungskreisen mit wenigen Ausnahmen für die Projekte der Rjasan-Koslower Bahn herrscht, ist daher völlig erklärlich.

Verschiedenes.

Elektrische Zugbeleuchtung der Englischen Brighton- und Südküstenbahn.

Seit 1879 hat diese Bahn die elektrische Zugbeleuchtung auf ihren Hauptstrecken in grösserem Umfange versucht. Obwohl hier ein besonders günstiges Feld für diese Versuche insofern vorlag, als die Züge in unveränderter Stärke zwischen den Endstationen durchgeführt wurden, hat die Bahn doch neuerdings die elektrische Beleuchtungsart verlassen und ist zu der bewährten Pintsch'schen Oelgasbeleuchtung übergegangen.

Amerikanische Personenwagen in England.

Mitte September d. J. ist von der Amerikanischen Gilbert Car Manufactoring Co. für die Englische Südostbahn ein Zug von 4 Salonwagen, 1 Speise- und 1 Gepäckwagen in England abgeliefert worden. Sämmtliche Wagen sind nach Amerikanischem Muster gebaut, nur Kuppelungen und Buffer sind Englischer Art. Die Räder, Achsen, Brems- und elektrische Beleuchtungseinrichtung werden in England zugefügt. Die Wagen ruhen auf zwei Drehgestellen von je 2,44 m Achsstand. Die Wagenkasten sind 13,75 m lang und 2,53 m breit. Bekanntlich sind derartige Wagen — abgesehen von dem Packwagen — bereits seit längerer Zeit auf der Englischen Mittellandbahn in Benutzung.

24 Stundenzeit.

Im Canadischen Unterhause ist durch ein Mitglied der Bundesregierung eine Gesetzesvorlage eingebracht worden, durch welche die Provinzen zur Einführung der 24 Stundenzeit in den Provinzen ermächtigt werden sollen. Die Entscheidung selbst liegt bei den Provinzialverwaltungen. Hierbei ist jedoch zu bemerken, dass die Festsetzung der im eigentlichen Geschäftsverkehr anzuwendenden Zeitrechnung in der Hand des Bundesparlaments liegt. Nach der „Railr. Gaz.“, welche die vorstehende Mittheilung bringt, hat sich einer der Oberbeamten der Canadischen Ueberlandbahn wie folgt geäussert: „Wir haben das 24 Stundensystem mehrere Jahre hindurch im Nordwesten versuchsweise eingeführt, von Port Arthur ab, und es hat sich durchaus bewährt. Im Osten ist es dagegen noch nicht versucht worden. Im Westen hat man sich an unser neues System allgemein gewöhnt, und seine Einführung auf der Eisenbahn trägt, wie ich überzeugt bin, zur Erhöhung der Betriebssicherheit im Interesse der Reisenden erheblich bei. Im übrigen ist das 24 Stundensystem durchaus empfehlenswerth und sollte allgemein in Anwendung sein. Km.

Urtheile des Reichsgerichts.

v. O. **Vermeidung der Bleivergiftung — § 120 R.-Gewerbe-Ordnung.** — Ein Lackirer hatte den Eisenbahnfiskus wegen Bleivergiftung in Anspruch genommen. Das die Klage abweisende Urtheil wurde aufgehoben und zurückverwiesen aus folgenden Gründen: „Dass Beklagter nicht die schädliche Staubentwickelung, welche beim Einschütten des pulverisirten Bleiweisses in die Farbenmühle entsteht, durch zuvorige Anfeuchtung durch Wasser vermieden hat, gereicht ihm nicht zum Vorwurf, weil durch solche Anfeuchtung die Qualität der Farbe leiden würde; auch kann dem Beklagten nicht angesonnen werden, bereits mit Leinölfirniss gemischtes Bleiweiss zu verwenden, da es ihm freistehen muss, unter Beobachtung der erforderlichen Vorsichtsmaassregeln die Farbe selbst herzustellen; endlich muss es dem Beklagten freistehen, die Verarbeitung des in Stücken gelieferten Bleiweisses selbst vornehmen zu lassen, statt dasselbe im trockenen pulverisirten Zustande zu beziehen und so die Gefahr der Verfälschung mit Schwerspath zu laufen. Allein es war zu erörtern, ob nicht das Zerreibenlassen durch Handbetrieb wegen der unvermeidlichen Staubentwickelung durch eine mindergefährliche zu ersetzen war, worüber Kläger Beweis angetreten hatte. Nach dem Erachten der Sachverständigen hat der Arbeitgeber den Arbeiter auf den Giftgehalt des Bleiweisses aufmerksam zu machen und ihn zu ermahnen, vor dem Essen und Trinken die Hände zu reinigen, sodann dafür zu sorgen, dass das Bleiweiss mit gehörig breiten Spateln von Holz oder Metall eingefüllt wird. Beklagter hatte bei solcher Sachlage darzulegen, dass er seine Pflicht erfüllt habe. Ist eine Staubentwickelung beim Einschütten des pulverisirten Bleiweisses in die Farbenmühle nicht zu vermeiden und das Einathmen von Bleipartikelchen selbst dann möglich, wenn der Arbeiter die vom Sachverständigen ins Auge gefasste Stellung der Mühle einnimmt, so besteht gewiss die Möglichkeit der Bleivergiftung durch Einathmen von Bleipartikelchen auch bei Beobachtung der von Sachverständigen für geboten erachteten sonstigen Vorsichtsmaassregeln. Andererseits kann aber auch schon die Nichtbeachtung dieser Maassregeln, insbesondere das Essen mit unsauberen Händen, zu einer Vergiftung führen und es liegt nicht vor, dass diese Ursache einer Vergiftung in ihrer Wirkung durch das Einathmen von Bleipartikelchen unterbrochen wird. Hat das Berufungsgericht in seinen desfallsigen Erwägungen annehmen wollen, dass die Vergiftung des Klägers allein auf dieses Einathmen zurückzuführen ist, so hätte eine solche Annahme gegenüber der an sich ebenso naheliegenden Möglichkeit der Zuführung von Gift durch unsaubere Hände beim Essen jedenfalls einer näheren Begründung bedurft. (Erk. des III. Civilsenats des Reichsgerichts vom 15. Februar 1891; Bolze Praxis des Reichsgerichts, Bd. XI, S. 96.)

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Binnenverkehr des Direktionsbezirks Breslau. Am 1. Dezember d. J. wird die Bahnstrecke untergeordneter Bedeutung Freystadt Ndr./Schl.-Poppschütz mit dem Bahnhof III. Klasse Neustädtel und den Haltestellen Döringau und Poppschütz für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet.

Auf dem Bahnhof Neustädtel werden Fahrzeuge, lebende Thiere und Wagenladungsgüter, auf den Haltestellen Döringau und Poppschütz lebende Thiere und Wagenladungsgüter (mit Ausschluss von Fahrzeugen) abgefertigt. Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist keine dieser neuen Verkehrsstellen geeignet.

Die Strecke Frevstadt Ndr./Schl.-Poppschütz wird dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte zu Glogau unterstellt.

Die im Verkehr mit den neuen Verkehrsstellen zu Grunde zu legenden Frachtsätze und Entfernungen — letztere gelten auch für die Berechnung der Preise für die Beförderung von Fahrzeugen und lebenden Thieren — enthält der am 1. Dezember d. J. erscheinende Nachtrag III zum Binnen-Gütertarife. In denselben sind ferner aufgenommen Entfernungen und Frachtsätze für die bereits am 1. Oktober d. J. eröffneten Haltestellen Penskowo und Witaszyce und für die Verkehrsstellen der später zur Eröffnung gelangenden Nebenbahnen Grottkau-Glambach und Lublinitz-Herby Ausnahme-Frachtsätze für Holz des Spezialtarifs II für die neuen Verkehrsstellen, Entfernungen und Frachtsätze zwischen Kempen (Güterbahnhof) und sämmtlichen westlich von Oels belegenen Stationen, eine Ergänzung des Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter durch Aufnahme der beim Schmelzen und Verhütten der Metalle und Erze entstehenden Metallverbindungen, sowie einige Berichtigungen. Ausserdem enthält der Nachtrag die bereits bekannt gemachten und durchgeführten Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife für bestimmte Stückgüter (Aufnahme von Reisabfällen), für rohe Steine (Aufhebung der Frachtsätze für Breslau-Oderhafen), des Ausnahmetarifs für Eisenerze etc. (Frachtberechnung nach dem gestellten Ladegewicht) und geringwerthige Massenartikel (Aufnahme von Scheideschlamm und kalcinirten Kalidüngesalz), den Ausnahmetarif für Getreide, Mühlenfabrikate und Kleie, eine Bestimmung wegen Wegfalls des 20 % Zuschlages für die zur Nachtzeit stattfindende Verladung am Oderhafen sowie die Neuaufnahme der Bestimmung wegen Beförderung von Milch im Abonnement.

Die Ausnahme-Frachtsätze für Kohlen nach den neuen Verkehrsstellen enthält der am 1. Dezember d. J. erscheinende Nachtrag II zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. im Binnenverkehr. Abdrücke dieses Nachtrages sowie des Nachtrags III zum Binnen-Gütertarife können durch die Stationskassen bezogen werden. Ersterer wird unentgeltlich, letzterer zum Preise von 0,25 ℳ für das Stück abgegeben.

Breslau, den 23. November 1891. (2388)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Dezember 1891 werden folgende Haltestellen für den unbeschränkten Personen- und Gepäckverkehr eröffnet:

1. Haltestelle Hartmannsfeld zwischen Kostschin und Schwersenz der Strecke Posen-Wreschen,
2. Haltestelle Jeseritz zwischen Hebron-Damnitz und Stolp der Strecke Danzig-Stargard i. Pm.,
3. Haltestelle Wulka zwischen Otoschno und Stralkowo der Strecke Wreschen-Stralkowo.

Zugleich werden die Haltestelle Hartmannsfeld für den Güterverkehr, die Haltestelle Jeseritz für den Güter- und Viehverkehr und die bereits für den Wagenladungs-Güterverkehr eingerichtete Haltestelle Wulka auch für den Stückgutverkehr eröffnet.

Die Ver- und Entladung von Fahrzeugen auf den vorgenannten Haltestellen ist ausgeschlossen.

Ferner werden am 1. Dezember d. J. die auf der Bahnstrecke Elsenau-Rogasen verkehrenden Züge 981, 982, 984, 985, 986 und 987 auf dem zwischen Wongrowitz und Runowo eingerichteten Haltepunkte Wiatrowo behufs Vermittelung des Personenverkehrs nach Bedarf anhalten und werden Fahr- und Rückfahrkarten zwischen Wiatrowo einerseits und Wongrowitz, Runowo und Rogasen andererseits ausgegeben werden.

Gepäckstücke werden von Wiatrowo unabgefertigt mitgenommen. Die Fracht hierfür wird auf der Endstation erhoben.

Der Frachtberechnung werden im Binnen- und Wechselverkehr der Preussischen Staatsbahnen folgende Entfernungen zu Grunde gelegt: Im Verkehr mit Hartmannsfeld die Entfernungen für Kostschin bezw. Schwersenz unter Zuschlag von 5 bezw. 6 km und mit Jeseritz die Entfernungen für Hebron-Damnitz bezw. Stolp unter Zuschlag von 10 bezw. 9 km.

Die Entfernungen für die Haltestelle Wulka sind bereits im Kilometerzeiger des Bezirks Bromberg bezw. in den Preussischen Staatsbahntarifen enthalten.

Die Berechnung der Beförderungspreise von und nach Wiatrowo erfolgt auf Grund nachstehender Entfernungen: von Wiatrowo nach Wongrowitz 5,2 km, von Wiatrowo nach Runowo 5,0 km, von Wiatrowo nach Rogasen 13,3 km.

Die Abfahrt der Züge behufs Vermittelung des Personenverkehrs findet wie folgt statt:

1. Von der Haltestelle Hartmannsfeld:

a) Richtung Schwersenz-Posen

Zug 922 um 8 Uhr 28 Min. Vormittags.
„ 924 „ 2 „ 42 „ Nachmittags.
„ 926 „ 8 „ 51 „ „

b) Richtung Kostschin-Wreschen

Zug 921 um 5 Uhr 50 Min. Vormittags.
„ 923 „ 1 „ 13 „ Nachmittags.
„ 925 „ 6 „ 32 „ „

2. Von der Haltestelle Jeseritz:

a) Richtung Hebron-Damnitz-Danzig

Zug 131 um 5 Uhr 58 Min. Vormittags.
„ 23 „ 12 „ 26 „ Nachmittags.
„ 1701 „ 9 „ 24 „ „

b) Richtung Stolp-Belgard

Zug 1702 um 7 Uhr 21 Min. Vormittags.
„ 24 „ 2 „ 33 „ Nachmittags.
„ 132 „ 7 „ 14 „ „

3. Von der Haltestelle Wulka:

a) Richtung Otoschno-Wreschen

Zug 922 um 6 Uhr 36 Min. Vormittags.
„ 924 „ 12 „ 28 „ Nachmittags.
„ 926 „ 6 „ 15 „ „

b) Richtung nach Stralkowo

Zug 921 um 8 Uhr 25 Min. Vormittags.
„ 923 „ 3 „ 25 „ Nachmittags.
„ 925 „ 8 „ 16 „ „

4. Von dem Haltepunkt Wiatrowo:

a) Richtung Wongrowitz-Elsenau

Zug 981 um 6 Uhr 36 Min. Vormittags.
„ 985 „ 1 „ 47 „ Nachmittags.
„ 987 „ 7 „ 15 „ „

b) Richtung Runowo-Rogasen

Zug 982 um 5 Uhr 19 Min. Vormittags.
„ 984 „ 11 „ 59 „ „
„ 986 „ 4 „ 51 „ Nachmittags.

Näheres ist auf allen Stationen und Haltestellen zu erfahren.

Bromberg, den 24. November 1891. (2389)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Sächsisch-Thüringischer Verband. Zum Gütertarif Heft 1 für den Sächsisch-Thüringischen Verband erscheint am 1. Dezember d. J. der Nachtrag IV, welcher ausser bereits früher veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger etc. neue Frachtsätze für Station Krölpa-Ranis des Direktionsbezirks Erfurt, sowie eine Aenderung der Ziffer 6 a des Ausnahmetarifs 2 für bestimmte Stückgüter enthält. Die letztere Aenderung tritt am 1. Dezember d. J. auch für den Sächsisch-Thüringischen Gütertarif Heft 2 in Kraft.

Der Nachtrag IV ist von Ende November d. J. ab durch die betheiligten Abfertigungsstellen käuflich zu beziehen.

Erfurt, den 24. November 1891. (2390)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr mit der Prinz Heinrichbahn. Am 1. Dezember l. J. tritt zum Tarifheft Nr. 2 vom 1. Januar 1888 (Verkehr Direktionsbezirk Köln [linksrheinisch]-Prinz Heinrichbahn) der Nachtrag V und zum Tarifheft Nr. 10 vom 1. März 1890 (Verkehr Direktionsbezirk Elberfeld-Prinz Heinrichbahn) der Nachtrag II in Kraft.

Beide Nachträge enthalten ausser Aenderungen von Frachtsätzen und Ergänzungen Frachtsätze für die Prinz Heinrich-Bahnstationen Grevenmacher und Mertert P. H., welche indess erst mit dem Tage der Eröffnung jener Stationen in Kraft treten.

Die Tarifnachträge werden an die Besitzer der Haupttarife unentgeltlich verabfolgt.

Köln, den 24. November 1891. (2391)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Frankfurt-Hessischer Wechselverkehr. Am 1. Dezember d. J. tritt der Nachtrag X zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft. Derselbe enthält Entfernungen für die Stationen der diesseitigen Neubaustrecke Weilburg-Weilmünster zwar sowohl für den Verkehr mit den Stationen der Hessischen Ludwigsbahn als auch mit den Stationen der Strecke Höchst a. M.-Oestrich-Winkel des diesseitigen Bezirks. Ferner enthält derselbe Ergänzungen verschiedener Ausnahmetarife, sowie Neuaufnahme des Ausnahmetarifs 18 für Getreide etc.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen, von welchen auch der Nachtrag zu beziehen ist. (2392)

Frankfurt a. M., den 25. November 1891.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. kommt zu dem Tarif für die direkte Güterbeförderung zwischen den Rhein- und Mainhafenstationen Frankfurt a/M., Sachsenhausen, Gustavsburg, Kastel, Ludwigshafen a/Rh., Mainz und Mannheim einerseits und den Württembergischen Stationen andererseits vom 1. Juni 1890 der II. Nachtrag zur Einführung, welcher Ergänzungen und Aenderungen der Vorbemerkungen und Ausnahmetarife enthält. Der Nachtrag wird auf Verlangen von den Güterstellen unentgeltlich abgegeben.

Stuttgart, den 21. November 1891. (2393)
Generaldirektion
der Königl. Württembergischen
Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Am 1. Dezember d. J. treten zum Gütertarif (Theil II, Heft 1 und Theil III Heft 1) für den vorbezeichneten Verband die Nachträge II in Kraft, enthaltend anderweite, theils ermässigte und theils erhöhte Frachtsätze für Wien und Berichtigungen. Die erhöhten Frachtsätze für Wien treten erst am 10. Januar 1892 in Kraft.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 23. November 1891. (2394)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Saarkohlenverkehr nach der Prinz Heinrichbahn. Am 1. Dezember l. J. tritt zum Ausnahmetarife Nr. 16. vom 1. Januar 1888 für den vorgenannten Verkehr der Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für die linksrheinische Grubenstation Göttelborn und für die Prinz Heinrich-Bahnstationen Grevenmacher und Mertert P. H. Die letzteren Sätze treten indess erst mit dem Tage der Eröffnung jener Stationen in Kraft.

Der Nachtrag III wird an die Besitzer des Haupttarifs unentgeltlich verabfolgt.

Köln, den 24. November 1891. (2395)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Gr. Badische Staatsbahnen. Der im Badisch-Pfälzischen Güterverkehr für die Beförderung von Kalirohsalzen etc. von und nach Mannheim bestehende Ausnahmetarif Nr. 28 tritt am 1. Januar 1892 ausser Kraft und wird durch Einführung eines Ausnahmetarifes für verschiedene Düngemittel ersetzt.

Der letztere bringt für Kalirohsalze theilweise Erhöhungen bis zu 0,01 ℳ, für gewisse andere Düngemittel dagegen Ermässigungen bis zu 0,05 ℳ für 100 kg gegenüber den seitherigen Frachtsätzen mit sich.

Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 23. Nov. 1891. (2396)
Generaldirektion.

Staatsbahnverkehr Breslau - Erfurt. Am 1. Dezember d. J. gelangt der Nachtrag I zum Gütertarife zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen zu den „Besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement“, zu den Ausnahmetarifen und zu den Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, neue Entfernungen für neu aufgenommene Stationen des Bezirks Breslau und für Krölpa-Ranis des Bezirks Erfurt sowie Berichtigungen.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, bei denen auch Nachträge käuflich zu haben sind.

Erfurt, den 24. November 1891. (2397)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1891 kommt der Nachtrag 1 zum **Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Breslau** zur Einführung. Derselbe enthält:

1. Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen.
2. Entfernungen für die Stationen: Crummendorf, Döringau, Giersdorf, Glambach, Herby, Lissau, Neustädtel, Penskowo, Poppschütz, Prieborn und Witaszyce des Bezirks Breslau und Schönbrück und Wiedersee des Bezirks Bromberg.
3. Aenderungen und Ergänzungen des Ausnahmetarifs 1 für bestimmte Stückgüter, des Ansnahmetarifs 3A und 3B für Getreide, des Ausnahmetarifs 4 für Holz, der Ausnahmetarife 21 für Eisenerze, 22 für Wegebaumaterialien und 24 für Düngemittel.
4. Berichtigungen des Kilometerzeigers.

Die Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen: Crummendorf, Giersdorf, Glambach und Prieborn gelten erst vom 15. Dezember d. J. ab.

Die Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Strecke Gollnow-Wollin/Cammin i. Pm. des Bezirks Bromberg kommen erst mit dem Tage der Betriebseröffnung dieser Strecke zur Anwendung.

Dieser Nachtrag ist durch Vermittelung der Fahrkarten-Ausgabestellen unseres Bezirks zu beziehen.

Bromberg, den 20. November 1891. (2398)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Verkehr. Am 1. Dezember d. J. werden die Stationen Unter-Eschbach und Immekeppel des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld mit direkten Frachtsätzen, sowie die Station Bodegraven der ehemaligen Niederländischen Rheinbahn mit den Sätzen der Station Alphen in den Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Güterverkehr aufgenommen.

Der Ausnahmetarif für Düngemittel, Erde, Kartoffeln und Rüben findet vom gleichen Tage ab im Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Güterverkehr auch auf „kalcinirtes Kalidüngesalz, aus Klärschlamm oder Zwischenerzeugnissen der Kalisalzverarbeitung gewonnen, mit einem Gehalt von höchstens 10 % an reinem Kali“ Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Elberfeld, den 21. Nov. 1891. (2399)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter. Im Lokal- und Wechselverkehr der Preussischen Staatseisenbahnen, ferner im Verkehr derselben mit den Königlich Sächsischen und Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen und im Verkehr der letzteren Bahnen unter einander werden mit Gültigkeit vom 1. Dezember ab nachbenannte beim Schmelzen der Metalle und Verhütten der Erze als Neben- und Abfallerzeugnisse entstehende Metallverbindungen in den Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter aufgenommen:

Bleiasche, Bleigekrätz, Zinnasche, Zinngekrätz, Zinkasche, Zinkstaub, Kupferasche (auch Kupferhammerschlag), Messingasche, Metallasche.

Elberfeld, 25. November 1891. (2400)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten
Verwaltungen.

Kohlenverkehr aus dem Ruhr- und Wurmgebiet nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. Am 1. Dezember d. J. tritt zu dem Ausnahmetarif für den vorgenannten Verkehr der Nachtrag VIII in Kraft, welcher Frachtsätze für neu aufgenommene Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M., sowie theilweise ermässigte Frachtsätze für die Stationen Hörde Rh., Löttringhausen, Schee und Herzogenrath der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld und Köln (linksrheinisch) enthält.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu haben.

Köln, den 23. November 1891. (2401)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 1. bezw. 5. Dezember l. J. wird die Station Sulz (Oberelsass) in die Südwestdeutsch-Schweizerischen Tarifhefte II B und III B (Verkehr Elsass-Lothringen-Schweizerische Nordostbahn und Vereinigte Schweizer Bahnen) einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die Tarifbüreaus der betheiligten Verwaltungen.

Karlsruhe, den 21. November 1891.
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion (2402)
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Staatsbahntarif Berlin-Breslau. Am 1. Dezember d. J. erscheint ein Nachtrag I zum Staatsbahntarif Berlin-Breslau und ein Nachtrag I zum Anhang desselben. Der erstere enthält ausser bereits früher veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen mehrerer Ausnahmetarife: Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Neubaustrecken Freystadt Ndr.-Schl.-Poppschütz, Grottkau-Glambach und Lublinitz-Herby (für die beiden letzteren erst vom Tage der Betriebseröffnung ab gültig) sowie für die am 1. Oktober d. J. eröffneten Haltestellen Penskowo und Witaszyce des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau, ferner eine Erweiterung der Position „Metallische Abfälle“ des Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter und Ausnahmesätze für Braunkohlen von Kunzendorf N.-L.

Durch den Nachtrag I zum Anhang werden die Ausnahmetarife für bestimmte Stückgüter, Wegebaumaterialien, Staubkalk und Düngemittel auf den Verkehr zwischen den Stationen der Breslau-Warschauer Eisenbahn und des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin ausgedehnt.

Beide Nachträge sind bei den Verkaufsstellen des Tarifs unentgeltlich zu haben.

Breslau, am 26. November 1891. (2403)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch - Russischer Güterverkehr. Vom 1./13. Januar alten/neuen Stils 1892 ab kommt im Deutsch-Russischen Eisenbahnverbande hinsichtlich der Richtung von Russland für 1 Rubel Nachnahme 1 Kopeke als Provision zur Erhebung. Der siebente Absatz der Zusatzbestimmungen zu § 54 des Betriebsreglements, Seite 26 des Hefts I Deutsch-Russischen Gütertarifs vom 20. Oktober alten/1. November neuen Stils 1888, ist entsprechend zu berichtigen.

Bromberg, den 18. November 1891. (2404)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Anhang zum Binnen-Gütertarife. Am 1. Dezember d. J. gelangt zu dem Anhange zum Binnen-Gütertarife des Direktionsbezirks Breslau ein Nachtrag I zur Ausgabe. Derselbe enthält neue Frachtsätze zwischen Breslau Oderhafen, Frauenwaldau, Grafenort, Kunzendorf a/O. und Pöpelwitz (Umschlag) einerseits und Stationen der Breslau-Warschauer Eisenbahn andererseits, neue Stations-Tariftabellen mit zum Theil nicht unerheblichen Frachtermässigungen für Bralin, Gross-Wartenberg, Kempen B. W. E. und Perschau, ermässigte Ausnahmesätze für bestimmte Stückgüter im Verkehr mit Kempen B. W. E. und Wilhelmsbrück, ermässigte Frachtsätze für Holz des Spezialtarifs II im Verkehr mit sämmtlichen Stationen der Breslau-Warschauer Eisenbahn, neue Ausnahmesätze für Wegebaumaterialien und geringwerthige Massenartikel, den Ausnahmetarif für Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate, sowie Ergänzungen und Berichtigungen. Abdrücke des Nachtrages können durch die Stationskassen zum Preise von 0.25 ℳ für das Stück bezogen werden.

Breslau, den 26. November 1891. (2405)

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft.

Güterverkehr Köln (rechtsrheinisch)-Erfurt und anschliessende Privatbahnen. Der am 1. Dezember d. J. zur Einführung kommende Nachtrag IV zum Gütertarife für den vorbezeichneten Verkehr enthält ausser den Entfernungen für die neu aufgenommene Station Fahr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) Ergänzungen der Tarifbestimmungen und der Ausnahmetarife.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 25. November 1891. (2406)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Transittarif für den Norddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern. Am 1. Dezember d. J. tritt für den Verkehr von Stationen der Preussischen und Sächsischen Staatseisenbahnen und der Werra-Eisenbahngesellschaft nach Bodenbach/Tetschen, Eger, Halbstadt, Myslowitz, Oderberg, Oswiecim und Passau transito für Güter zur Ausfuhr nach den unteren Donauländern und darüber hinaus ein neuer erweiterter Tarif in Geltung, durch welchen der für diesen Verkehr zur Zeit bestehende Transittarif vom 1. November 1889 nebst Nachträgen I bis IV in allen seinen Theilen zur Aufhebung gelangt.

Der neue Tarif enthält gegenüber den jetzt bestehenden Transitsätzen zum Theil ermässigte Frachtsätze, eine wesentliche Vermehrung der Verbandstationen und insbesondere Transitsätze nach den Uebergangsstationen Bodenbach/Tetschen und Eger von dem Mitteldeutschen Verkehrsgebiet (Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona, Erfurt, Frankfurt a. M., Hannover, Magdeburg und der Sächsischen Staatseisenbahnen), für welches in dem jetzt bestehenden Transittarif nur Frachtsätze nach den Schlesisch-Oesterreichischen Uebergangsstationen vorgesehen sind. Insoweit in den neuen Tarif Frachtsätze für einzelne in den Tarif vom 1. November 1889 aufgenommen gewesene Stationen nicht enthalten sind, und insoweit durch denselben Frachterhöhungen gegenüber den bisherigen Frachtsätzen eintreten, bleiben die bezüglichen Frachtsätze des Tarifs vom 1. November 1889 noch bis 15. Januar 1892 in Geltung. Exemplare des Tarifs sind zum Preise von 1,15 ℳ durch die betheiligten Stationen zu beziehen.

Breslau, den 24. November 1891. (2407)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahn-Verband. Wildpretttransporte aus Oesterreich-Ungarn nach Frankreich.

A. Besondere Bestimmung für die Frachtberechnung:
(Mit Bezug auf Tariftheil I, IIa und IIb, sowie auf nachstehende Frachtsätze unter B.)

Für Wildpretsendungen bei Aufgabe als Frachtgut unter **5 000 kg**, welche nicht derart verpackt sind, dass deren Umladung, beziehungsweise Beiladung zu anderen Gütern ohne Schwierigkeit erfolgen kann (insbesondere bei Verwendung von Böcken und Stangen zum Aufhängen des Wildprets während des Transportes), muss bei Inanspruchnahme der Frachtsätze für Einzelsendungen die Fracht rücksichtlich der ausserfranzösischen Strecken mindestens für **2000 kg** und rücksichtlich der Französischen Strecken mindestens für **5 000 kg** pro Frachtbrief und Wagen entrichtet werden.

Diese Bestimmung findet vom 1. Januar 1892 ab im ganzen Umfange dieses Verbandsverkehres Anwendung.

B. Taxänderungen im Verkehre mit Böhmen/Mähren.

Die am 21. Oktober 1891 für die Beförderung von todtem Wild in den nachbezeichneten Relationen in Kraft getretenen Frachtsätze werden mit Gültigkeit vom 1. Januar 1892 aufgehoben und durch nachstehende Frachtsätze ersetzt:

Es gelten die Frachtsätze unter:

a) bei Beförderung als Eilgut und Frachtzahlung für mindestens 50 kg pro Frachtbrief;
b) bei Beförderung als Frachtgut in Einzelsendungen;
c) bei Beförderung als Frachtgut und bei Frachtzahlung von mindestens 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen.

Ausserfranzösische Schnittfrachtsätze.

Von nachbenannten Stationen bis zu nebenstehenden Schnittpunkten oder umgekehrt		I	II	III	IV	V	VI	VII
		Francs Gold für 1 000 kg						
Brünn Oe. U. St. E. G. und K. F. N. B.	a	245,10	235,60	235,05	225,30	213,90	191,05	159,10
	b	151,65	151,25	151,15	146,90	141,30	143,10	137,40
	c	106,90	106,65	106,55	103,80	100,45	97,60	92,50
Olmütz Oe. U. St. E. G. und K. F. N. B.	a	253,20	243,70	243,15	233,40	222,00	199,15	167,20
	b	151,10	150,70	150,60	146,35	140,75	148,50	145,50
	c	115,00	114,75	114,65	111,90	108,55	105,70	100,60
Pardubitz Oe.U.St.E.G. und Oe. N.W.B.	a	227,30	226,50	226,20	218,05	206,90	191,05	159,10
	b	132,25	131,85	131,75	127,50	121,90	129,65	133,15
	c	97,05	96,80	96,70	94,00	90,60	95,30	89,35
Pilsen B. W. B. und K. K. St. B.	a	195,55	194,75	194,45	185,50	174,35	189,85	147,10
	b	104,35	103,95	103,80	99,35	93,75	101,50	102,70
	c	66,05	65,80	65,70	63,00	59,60	64,30	66,40
Prag B. W. B.	a	207,95	207,15	206,85	198,70	187,55	203,05	147,10
Prag (Bubna, Sandthor, Smichow, Buschtêhrader Bahn)	b	117,45	117,05	116,90	112,45	106,85	114,60	118,60
Kralup B. E. B.	c	82,00	81,75	81,65	78,95	75,55	80,25	74,80
Taus B. W. B.	a	190,40	189,60	189,30	180,35	169,20	184,70	147,10
	b	96,05	95,65	95,50	91,05	85,45	93,20	93,30
	c	60,60	60,35	60,25	57,55	54,15	58,85	59,40

Französische Schnittfrachtsätze.

Von nachbenannten Stationen bis zu nebenstehenden Schnittpunkten oder umgekehrt		I	II	III	IV	V	VI	VII
		Francs Gold für 1 000 kg						
Paris-Douane	a	110,95	98,50	104,20	109,35	119,50	131,90	134,25
	b, c	55,20	51,15	54,10	56,75	62,05	68,80	70,05
Paris Reuilly	a	115,00	102,55	108,25	108,80	119,25	131,40	133,95
	b, c	59,70	53,25	56,20	56,45	61,95	68,50	69,90

Anmerkungen ad B:

1. Der nach Addition der korrespondirenden ausserfranzösischen und Französischen Schnittfrachtsätze sich ergebende niedrigste Frachtbetrag ist maassgebend, wobei auf die hier ad A bestimmten Minimalquantitäten gebührend Rücksicht zu nehmen sein wird.
2. Ausser vorstehenden Frachtsätzen wird eine Einschreibegebühr von 10 Cts. für jede Sendung zu Gunsten der Französischen Ostbahn eingehoben.
3. Im übrigen gelten bei Abfertigung auf Grund vorstehender Frachtsätze die reglementarischen und Tarifbestimmungen des Tariftheiles I für den Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverband vom 1. Juni 1890 (wegen der Rückbeförderung der Ladegeräthe siehe Artikel 31 dieses Tariftheiles).

Wien, am 18. November 1891. (2408)

Die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Verdingungen.

Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg. Die Anfertigung und Lieferung von
A. 1 384 Stück Normal - Wagenradsätzen,
B. 2 636 Stück Tragfedern } für
2 270 „ Spiralfedern } Wagen
soll im Wege öffentlicher Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen im maschinentechnischen Neubaubüreau hierselbst zur Einsicht aus und können von demselben, soweit die Zeichnungen nicht Normalzeichnungen sind, gegen gebührenfreie Einsendung von 0,75 ℳ für A und 1,50 ℳ für B bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Radsätzen bezw. Angebot auf Lieferung von Trag- und Spiralfedern“ versehen zu dem auf
Dienstag, den 8. Dezember d. J. Vormittags 11 Uhr für die Radsätze bezw. Vormittags 11¼ Uhr für die Federn anberaumten Verdingungstermine an das vorgenannte Büreau einzusenden. Der Zuschlag erfolgt innerhalb 4 Wochen nach dem Verdingungstermine.

Magdeburg, den 20. Nov. 1891. (2409)

Verding von Eisenbahn - Betriebsmitteln. Die Anfertigung und Lieferung von 1 053 Stück bedeckten Güterwagen, 2 148 Stück Radsätzen, 4 212 Stück Tragfedern und 5 265 Stück Spiralfedern soll verdungen werden.

Angebote sind in geschlossenem, mit entsprechender Aufschrift versehenem Umschlage bis zum Eröffnungstermin am Dienstag, den 8. Dezember 1891, Vormittags 11½ Uhr an das maschinentechnische Büreau hierselbst postfrei einzusenden. Die Verdingungsunterlagen sowie das zum Angebote zu benutzende Formular können gegen Einsendung von 1 ℳ für die Wagen, von 1,50 ℳ für die Radsätze und von 1 ℳ für die Federn vom Kanzleivorsteher, Kanzleirath Peltz hier bezogen werden. Zuschlagsfrist: 4 Wochen.

Elberfeld, den 18. Novbr. 1891. (2410)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saal-Eisenbahn. Die Lieferung von Betriebs- und Werkstattsmaterialien und zwar I. von Metallen und Metallfabrikaten, Werkzeugen, Glaswaaren, Holz und Holzfabrikaten, Telegraphenmaterialien und II. von Brennmaterialien, Oelen und Fetten, Lichten und Seifen, Farben, Droguen und Chemikalien, Dochten, Zeugstoffen und dergleichen, Hanf und Seilerwaaren, Gummiwaaren, Lederwaaren, Reinigungs- und Putzmaterialien, Inventarien und Geräthen soll im Wege der Ausschreibung vergeben werden.

Die Bedarfsnachweisungen und die Lieferungsbedingungen sind unter Beifügung von je 75 ₰ für jede der beiden Nachweisungen I und II von unserem Sekretariate zu beziehen. Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis spätestens den 7. Dezember d. J., Vormittags 10 Uhr, an uns einzureichen.

Jena, den 25. November 1891. (2411)
Die Direktion.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Zu beschaffen sind:

109 000 Stück	= ungefähr	1 326,530 t	äussere Nuthlaschen	} Profil V.
100 000 „	= „	838,000 „	innere „	
4 500 „	= „	80,730 „	äussere „	} „ VI.
4 500 „	= „	75,150 „	innere „	
5 [illegible]00 „	= „	24,887 „	äussere Winkellaschen	} Profil I b.
5 200 „	= „	21,216 „	innere „	
270 000 „	= „	237,600 „	Laschenschrauben Profil V.	
5 000 „	= „	1,700 „	„ „ III.	
11 000 „	= „	3,443 „	„ „ I b.	
335 000 „	= „	9,715 „	gewöhnliche Federringe	} Profil V.
25 000 „	= „	1,450 „	stärkere „	
66 000 „	= „	1,155 „	Federringe Profil III.	
35 000 „	= „	106,750 „	Doppelrandplatten Profil V.	
800 000 „	= „	2 776,000 „	Keilplatten Profil V.	
174 000 „	= „	977,010 „	Krempenplatten Profil V.	
61 000 „	= „	446,520 „	„ „ VI.	
100 000 „	= „	183,000 „	Keilplatten Profil I b.	
2 500 000 „	= „	715,000 „	gewöhnl. Doppelkopfnägel	} Profil V.
25 000 „	= „	8,675 „	lange „	
250 000 „	= „	47,500 „	gewöhnl. „	} „ I b.
4 000 „	= „	0,872 „	lange „	
470 000 „	= „	183,300 „	gewöhnl. Schraubennägel	} „ V.
4 000 „	= „	1,744 „	lange „	

Die Anlieferung der Materialien Profil III, V und VI hat mit dem ersten Drittel bis Mitte April, dem zweiten Drittel bis Mitte Juli und dem letzten Drittel bis Mitte Oktober 1892, der Materialien Profil I b dagegen mit einem Drittel bis Mitte April und mit zwei Dritteln bis Anfang Oktober 1892 zu erfolgen.

Die Lieferungsbedingungen und zugehörigen Zeichnungen können im Ingenieur-Hauptbüreau hier, Böhmischer Bahnhof, Flügel A, eingesehen oder daselbst nebst einem Angebotsformulare für je 50 ₰ entnommen werden.

Die Preisangebote sind für jede Materialsorte einzeln in das Formular einzutragen und versiegelt, mit der Aufschrift: „Angebot auf Kleineisen“ spätestens
am 12. Dezember d. J., Vorm. 10 Uhr
bei der unterzeichneten Königlichen Generaldirektion postfrei einzureichen und werden am selben Tage, Vormittags 11 Uhr, in Gegenwart etwa erschienener Anbieter geöffnet.

Die Auswahl unter den Bietern, welche bis mit 31. Dezember d. J. an ihre Gebote gebunden bleiben, wird vorbehalten. Wer bis dahin Nachricht über die Annahme seines Angebotes nicht empfängt, hat dasselbe als abgelehnt zu betrachten.

Dresden, am 23. November 1891. (2412)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 120 Stück Zughaken ist zu vergeben. Angebote sind bis zum 1. Dezember d. J. einzureichen. Die Lieferungsbedingungen können gegen frankirte Einsendung von 30 ₰ durch unser Sekretariat bezogen werden.

Giessen, den 21. November 1891. (2413)
Gr. Direktion.

Königliche Eisenbahndirektion Berlin. Verdingung von 504 Lokomotiven, und zwar:
a) 96 vierachsigen Schnellzug-Lokomotiven mit Tendern in 7 Loosen,
b) 49 vierachsigen Personenzug-Lokomotiven mit Tendern in 2 Loosen,
c) 165 Normal-Güterzug-Lokomotiven mit Tendern in 10 Loosen,
d) 49 Güterzug-Verbund-Lokomotiven in 3 Loosen,
e) 41 Personenzug-Tenderlokomotiven in 3 Loosen,
f) 54 Normal-Tenderlokomotiven mit 7 t Raddruck in 6 Loosen,
g) 50 Normal-Tenderlokomotiven mit 5 t Raddruck in 4 Loosen
am Sonnabend, den 12. Dezember 1891, Vormittags 11 Uhr. Angebote sind postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lokomotiven“ an das maschinentechnische Büreau Berlin W, Königgrätzerstrasse 132, bis zu der vorstehend für die Eröffnung der Angebote bestimmten Zeit einzureichen. Ebendaselbst können Angebotbogen, Bedingungen und Zeichnungen eingesehen und gegen postfreie Einsendung von 9,00 ℳ baar oder in Zehnpfennig-Reichspost-Briefmarken bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 12. Januar 1892. (2414MG)

Berlin, 23. November 1891.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 3 400 Stück Eisenbahnschienen (ca. 980 000 kg) aus Flussstahl, soll vergeben werden. Angebote sind bis zum 1. Dezember einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen können gegen frankirte Einsendung von 40 ₰ durch unser Sekretariat bezogen werden.

Giessen, den 23. November 1891. (2415)
Gr. Direktion.

---

5. Verkauf von Altmaterialien.

Die im diesseitigen Bezirk lagernden Altmaterialien und zwar:
1 253 t Eisenschienen,
53 t Flussstahlschienen,
217 t Schmiedeeisen, Gusseisenschrot und sonstige Metalle, sowie
4 Stück eiserne Brückenkonstruktionen und
1 „ Centesimalwaage
sollen öffentlich verkauft werden, wozu Termin auf Donnerstag, den 3. Dezember d. J., Vormittags 11 Uhr im hiesigen Betriebsamtsgebäude anberaumt worden ist.

Die formularmässigen Angebote müssen bis dahin postfrei und versiegelt, versehen mit der Aufschrift:
„Gebot auf Ankauf von Altmaterialien“,
eingereicht sein und werden diese im Termin in Gegenwart der erschienenen Käufer geöffnet.

Verkaufsbedingungen und Massenverzeichniss sind gegen Einsendung von 30 ₰ in Zehnpfennigmarken von uns zu beziehen. (2416)

Weissenfels, den 17. November 1891.
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

6. Verkauf von Nebenprodukten.

Die in den diesseitigen Gasanstalten erzeugten Nebenprodukte an

Gasöltheer,
Steinkohlentheer und
flüssigem Kohlenwasserstoff

sollen für das Jahr 1892 an den Meistbietenden verkauft werden und gelangen hiermit zum öffentlichen Ausgebot.

Verkaufsbedingungen hierzu sind auf portofreies Ansuchen von der Magazin-Hauptverwaltung der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen hier unentgeltlich zu erlangen.

Kaufsangebote sind bis
11. Dezember 1891
portofrei an die genannte Stelle einzureichen.

Chemnitz, am 24. Nov. 1891. (2417JC)

Maschinen-Hauptverwaltung
der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Bahn-Controleur gesucht.

Bei der unterzeichneten Verwaltung ist die Stelle eines Bahn-Controleurs zum 1. Februar n. J. neu zu besetzen. Eintritt zum 1. Januar erwünscht. Gehalt 1800 ℳ, steigend bis 2400 ℳ, ausser freier Dienstwohnung. Geeignete Bewerber wollen sich schleunigst melden.

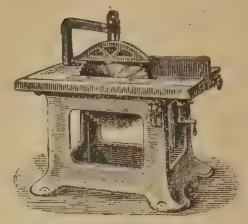
Kreis Altenaer Schmalspurbahnen.
Huperz,
Betriebs-Director.

Gesucht
ein **Betriebsdirector** für unsere Thüringischen Secundairbahnen.

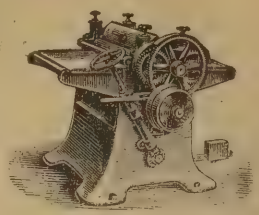
Geprüfte Techniker, welche qualificirt sind, Eisenbahnbetriebe selbstständig zu leiten und sich in solchen Stellungen bereits bewährt haben, wollen sich unter Beifügung von Zeugnissabschriften und eines Lebenslaufs melden bei der Centralverwaltung für Secundairbahnen

Herrmann Bachstein,
Berlin SW., Grossbeerenstrasse 88/89.

1. Preis Weltausstellung Wien. 1. Preis Braunschweig 1877 und 1881.


Kreissäge.

Heckner & Co.
Braunschweig.
Specialfabrik für
Säge- u. Holzbearbeitungs-Maschinen
neuester, bestbewährter Construction.
Compl. Fabrikanlagen mit Transmission nach langjähriger Erfahrung.


Hobelmaschine.

Wellbleche in allen Profilen u. Stärken

DÄCHER, HALLEN
vollständige
eiserne Bauwerke
aller Art
Wilh. Tillmanns
Remscheid.
Weltblech-Walzwerk, Verzinkerei u. Brückenbauanstalt.

GRUSONWERK
Magdeburg-Buckau

empfiehlt von seinen Fabrikations-Specialitäten für **Haupt- und Neben-Eisenbahnen, Strassenbahnen, Gruben-** und **Fabrikbahnen:**

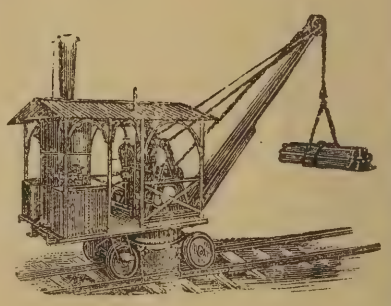
Hartguss-Herz- u. Kreuzungsstücke. Hartguss-Herzstücke mit ununterbrochener Schiene des Hauptgeleises (patentirt).

Hartgussweichen und Weichen mit Stahlzungen in jeglicher Construction für die verschiedensten und neuesten Strassenbahn-Schienensysteme nach verschiedenen zahlreichen Modellen. — **Hartgussräder** nach fast 700 Modellen, fertige Achsen mit Rädern u. Lagern. — **Hartguss-Bremsklötze, Signalglocken, Perronglocken** usw.

Ferner: **Krahne jeder Art** mit Hand-, Dampf- und hydraul. Betrieb, **vollständige hydraulische Krahnanlagen, hydraulische Spills, selbstthätige Kipp-Vorrichtungen** (System Rohde & Schmitz) usw.

Ausführliche Kataloge unentgeltlich und postfrei.

Mannheimer Maschinenfabrik Mohr & Federhaff, Mannheim
liefert als langjährige Specialität:
Krahnen und Hebevorrichtungen jeder Art.
Dampfkrahnen, Hydraulische Krahnen, Handkrahnen und electrische Krahnen,
Bockkrahnen, Laufkrahnen, Waggonkrahnen.
Patent-Sicherheits-Aufzüge
für **Hand-, Dampf-, hydraulischen u. electrischen Betrieb**, den neuesten Anforderungen entsprechend. (D. R.-P. 30391.)
Waagen mit und ohne selbstthätigen Billetdruckapparat.
Waggonwaagen, mit und ohne Geleisunterbrechung.
Gepäckzeigerwaagen.
Transportable Locomotiv-Controllwaagen.
Rootsgebläse, Feldschmieden, Schmiedeherde.
Materialprüfungsmaschinen. Zählapparate.



Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 94.

Zeitung des Vereins

1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 29 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche officielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen im Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 2. Dezember 1891.

Inhalt:

Zum neuen internat. Eisenbahn-Frachtrecht.
VII. Frachtbrief-Duplikat und Verfügungsrecht.
Die Arbeiter-Pensions- und Krankenkassen u. die Unfallversicherung bei den Preuss. Staatsbahnen im Jahre 1890.
Vereins-Mittheilungen:
Neue Vereinsbahnstrecken.
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Eisenbahn-Betriebsreglement.
Eisenb. in Elsass-Lothringen.
Landes-Eisenbahnrath.
Bezirks-Eisenbahnrath Frankfurt a. M.
Beförderung von Reisegepäck.
Mecklenburgische Bahnen.
Betriebsergebnisse und Bahneröffnungen im Oktober d. J.
Preussische Staatseisenbahnen:
Betriebseröffnungen.
Eröffnungen u. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Projektirte elektrische Untergrundbahnen für Berlin.
Breslauer elektrische Strassenbahn.
Strassenbahn Spandau-Wilmersdorf.
Schweizerische reine Zahnradbahnen.
Personalnachrichten:
Deutsches Reich.
Preussische Staatseisenbahnen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnung von Strecken.
2. An- und Vermiethung von Wagen.
3. Güterverkehr.
4. Personen- und Gepäckverkehr.
5. Verdingungen.
6. Verkauf von Altmaterialien.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Zum neuen internationalen Eisenbahn-Frachtrecht.

(Fortsetzung aus Nr. 93.)

VII. Frachtbrief-Duplikat und Verfügungsrecht.

Das Frachtbrief-Duplikat hat nach dem Rechte des Uebereinkommens, wie nach den Festsetzungen des Betriebsreglements, zunächst die Bestimmung, mit dem Datumstempel der Versandtexpedition versehen, als Empfangsbescheinigung für die Annahme des Guts und des Frachtbriefes zur Beförderung zu dienen. Allein, während dem Betriebsreglement (§ 50 Z. 5) zufolge eine derartige Bescheinigung nur auf ausdrücklichen Wunsch des Absenders ertheilt wird und es diesem hiernach freisteht, ob er ein weiteres gleichlautendes Exemplar des Frachtbriefes zu diesem Zwecke einreichen will oder nicht: bildet das Frachtbrief-Duplikat nach dem Rechte des Uebereinkommens einen integrirenden Bestandtheil des Formulars selbst (Anl. 2), mit welchem es (nach Art. 8 Abs. 5) bei der Aufgabe stets vorzulegen ist. Abgesehen von diesem Unterschiede, dessen Zweck sich aus der folgenden Darstellung ergibt, hat das von der Eisenbahn abgestempelte Frachtbrief-Duplikat in beiden Rechten gleichmässig die Bedeutung einer Empfangsbescheinigung über die Aufgabe des Guts. Es hat — wie im Art. 8 Abs. 6 des Uebereinkommens, gleichfalls in Harmonie mit dem Betriebsreglement (§ 50 Ziff. 5 Abs. 2), ausdrücklich bestimmt ist — nicht die Bedeutung des Original-Frachtbriefes, noch auch diejenige eines Connossements oder Ladescheins. Hiernach kann namentlich der Empfänger nicht etwa auf Grund des in seinem Besitze befindlichen Duplikats die Aushändigung des Guts am Bestimmungsorte verlangen, wie er dies auf Grund des ihm von der Eisenbahn überlieferten Original-Frachtbriefes zu thun befugt ist. Ebensowenig kann ein Dritter aus dem Besitze des Duplikats irgend welche, insbesondere etwa ähnliche Rechte ableiten, wie der Inhaber des auf Ordre gestellten Ladescheins.

Wohl aber ist dem Frachtbrief-Duplikat, ausser seiner Bedeutung als Empfangsbescheinigung, durch das internationale Uebereinkommen noch eine andere, dem bisherigen inneren und Vereinsrechte fremde Wirkung zuerkannt. Es ist nämlich die Ausübung der Befugniss des Absenders zu nachträglichen Verfügungen über das Gut von dem Besitz dieser Urkunde abhängig gemacht.

Das Dispositionsrecht des Absenders ist zwar im allgemeinen durch Art. 15 des Uebereinkommens nach ähnlichen Grundsätzen geordnet, wie im Deutschen Handelsgesetzbuch (Art. 402, 405) und Betriebsreglement (§ 59 Abs. 1—3). Hiernach hat der Absender — und er allein — das Recht, die Verfügung zu treffen, dass das Gut auf der Versandtstation zurückgegeben, unterwegs angehalten oder an einen anderen, als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger am Bestimmungsorte oder an einer Zwischenstation abgeliefert werde (Art. 15 Abs. 1). Die Eisenbahn braucht derartige Verfügungen nur auf der Versandtstation anzunehmen (Abs. 3). Das Verfügungs-

recht des Absenders erlischt, sobald nach Ankunft des Guts am Bestimmungsorte der Frachtbrief dem Empfänger übergeben oder der Eisenbahn, dessen Klage auf Aushändigung des Guts mit dem Frachtbriefe zugestellt worden ist, von welchem Augenblicke ab nur die Anweisungen des Empfängers zu befolgen sind (Abs. 4). Ferner dürfen die Anweisungen des Absenders nur dann verweigert, verzögert oder in veränderter Weise ausgeführt werden, wenn durch die Befolgung der regelmässige Transportverkehr gestört würde (Abs. 5). Endlich kann die Eisenbahn den Ersatz der ihr durch nachträgliche Verfügungen erwachsenen Kosten verlangen, falls sie die Verfügung nicht durch ihr eigenes Verschulden veranlasst hat (Abs. 8).

Alle diese Bestimmungen des Art. 15 des internationalen Uebereinkommens befinden sich theils im vollen Einklang, theils wenigstens nicht im Widerspruch mit dem bei uns bisher geltenden Rechte.[1])

Neu ist dagegen die Bestimmung des Abs. 2 dieses Artikels, welchem zufolge das Verfügungsrecht dem Absender nur dann zusteht, wenn er das Duplikat des Frachtbriefes vorweist, und wonach die Eisenbahn, sofern sie die Anweisung des Absenders ohne diese Vorzeigung befolgt, dem Empfänger, welchem das Duplikat vom Absender übergeben wurde, haftbar ist.[2]) Neu sind ferner die hiermit in engem Zusammenhang stehenden Bestimmungen im Abs. 6 und 7, nach welchen die im ersten Absatze dieses Artikels vorgesehenen nachträglichen Verfügungen mittelst schriftlicher und vom Absender unterzeichneter Erklärung nach dem in den Ausführungsbestimmungen vorgeschriebenen Formular derart erfolgen müssen, dass die Erklärung auf dem der Eisenbahn gleichzeitig vorzulegenden und von dieser dem Absender zurückzugebenden Frachtbrief-Duplikat zu wiederholen ist: alles dies bei Vermeidung der Nichtigkeit.[3])

Was — wird man mit Recht fragen — ist die Absicht dieser anscheinend etwas harten und formalistischen Vorschriften?

Vor allem sollte — dies geht aus der Entstehungsgeschichte zweifellos hervor — der Empfänger gegen s o l c h e nachträgliche Verfügungen des Absenders geschützt werden, welche dem guten Glauben zuwiderlaufen würden. Auf Grund des Frachtvertrages, also insbesondere der Eisenbahn gegenüber, erwirbt ja der Empfänger das Verfügungsrecht über das Gut auch nach dem Rechte des Uebereinkommens (Art. 15 Abs. 4 vergl. mit H.-G.-B. Art. 405 und Betriebsregl. § 59 Abs. 1 und 3) erst, wenn ihm nach Ankunft der Sendung am Bestimmungsorte der Frachtbrief übergeben oder seine auf dessen Herausgabe gerichtete Klage der Eisenbahn zugestellt worden st. Aber vermöge des ausserhalb des Frachtvertrages liegenden, je nach Lage der beiderseitigen Beziehungen verschiedenartig gestalteten Verhältnisses zwischen dem Absender und dem Empfänger stehen dem letzteren unter Umständen bereits in einem früheren Zeitpunkte Rechte auf das Gut zu, wenn sie gleich der Eisenbahn gegenüber nicht geltend gemacht werden können.

Es ist namentlich im Handel vielfach üblich, dass der Absender dem Empfänger das Frachtbrief-Duplikat aushändigt, in der Meinung, dem letzteren dadurch das Verfügungsrecht über das Gut zu übertragen. Einem derartigen Vorgange hat nun zwar das Uebereinkommen nicht die Bedeutung beigelegt, dass dadurch die von ihm gezogene erwähnte Grenze zwischen dem Verfügungsrecht des Absenders und des Empfängers modifizirt würde. Es ist jener Uebung aber wenigstens insoweit Rechnung getragen, als man bestimmte, dass der Absender, welcher sich des Besitzes des Duplikats begibt, seinerseits keine nachträgliche Verfügung treffen kann. Der nunmehrige Inhaber dieser Urkunde tritt jedoch nicht etwa in das Verfügungsrecht ein, sondern dieses kann, insolange der Absender sich nicht im Besitze des Duplikats befindet, überhaupt nicht geltend gemacht werden, weder seitens des Empfängers, noch seitens eines etwaigen dritten Besitzers.

Wenn aber die im Art. 15 Abs. 2 vorgesehene Beschränkung des Verfügungsrechts des Absenders durch die ihm auferlegte Vorzeigung des Frachtbrief-Duplikats zum Schutze der eventuellen Rechte des E m p f ä n g e r s erlassen ist, so bezweckt die im Abs. 6 und 7 daselbst vorgeschriebene Form, in welcher das Verfügungsrecht des Absenders bei Vermeidung der Nichtigkeit der Verfügung ausgeübt werden muss, offenbar vorzugsweise den Schutz der E i s e n b a h n gegen einen etwaigen Missbrauch der durch das Duplikat über den Abschluss des Frachtvertrages in seiner ursprünglichen Fassung gegebenen Bescheinigung. Ist nun der Absender aus irgend einem Grunde ausser stande, jenen Formvorschriften nachzukommen, so kann er sein Verfügungsrecht überhaupt nicht ausüben, sofern nicht die Eisenbahn auf ihre Gefahr hin dies gleichwohl zulässt.

Es würde ebensosehr dem klaren Wortlaut des Uebereinkommens, als der Absicht der Verfasser, wie sie in der Schlussredaktion der erwähnten Stellen ihren Ausdruck gefunden hat, widersprechen, wenn man von jenen Vorschriften irgend welche Ausnahmen, namentlich etwa für den Verlust des Duplikats, zulassen wollte. Allerdings ist im Art. 26, nachdem daselbst zur gerichtlichen Geltendmachung der aus dem internationalen Eisenbahn-Frachtvertrage der Eisenbahn gegenüber entspringenden Rechte nur derjenige für befugt erklärt ist, welchem das Verfügungsrecht über das Frachtgut zusteht, weiter bestimmt: „Vermag der Absender das Duplikat des Frachtbriefes nicht vorzuzeigen, so kann er seinen Anspruch nur mit Zustimmung des Empfängers geltend machen.“ Allein dieses Surrogat der Vorzeigung des Duplikat-Frachtbriefes ist dem Absender — wie aus der Stellung dieser Vorschrift im Texte des Uebereinkommens (bei Art. 26 und nicht bei Art. 15), sowie aus den Konferenzverhandlungen klar hervorgeht — nur für die A k t i v l e g i t i m a t i o n, nicht aber auch für nachträgliche Verfügungen gewährt. Mag der Absender sein Duplikat wohl verwahren! denn mit ihm begiebt er sich der Ausübung seines Verfügungsrechts. Und einem Ausleger, welcher die Eisenbahn, entgegen den klaren Vorschriften im Art. 15 Abs. 2, 6 und 7 des Uebereinkommens, gleichwohl unter gewissen vom Gesetze nicht vorgesehenen Umständen zur Befolgung von Verfügungen des Absenders, welche jenen Vorschriften nicht entsprechen, verbunden erklären möchte, würde mit dem Worte Cicero's (de invent. II. 44) zu begegnen sein: „c u m s c r i p t u m a p e r t e s i t, j u d i c e m l e g i p a r e r e, n o n i n t e r p r e t a r i l e g e m o p o r t e r e.“

G . . . . . r.

---

[1]) Nur ist aus dem letzteren die Bestimmung des Art. 404 des H.-G.-B. über das Recht des Empfängers zu Sicherheitsmaassregeln bezüglich des unterwegs befindlichen Gutes, als leicht zu Verwirrungen Anlass gebend, nicht aufgenommen.

[2]) Ganz anderer Art ist die Vorschrift des § 59 Abs. 1 a. E. des Betriebsregl., wonach der Absender bei der nachträglichen Verfügung das ihm „etwa“ ausgestellte Frachtbrief-Duplikat „auf Erfordern“ zurückzugeben hat. Diese letztere Bestimmung bezweckt lediglich die Sicherung der Eisenbahn gegen etwaige aus dem Duplikat herzuleitende Ansprüche.

[3]) Art. 15 Abs. 7 lautet: „Jede in anderer Form gegebene Verfügung des Absenders ist nichtig.“

Die Arbeiter-Pensions- und Krankenkassen und die Unfallversicherung bei den Preussischen Staatsbahnen im Jahre 1890.

Das „Archiv für Eisenbahnwesen“ veröffentlicht einen ausführlichen Bericht über die Wohlfahrtseinrichtungen für die Lohnarbeiter der Preussischen Staatsbahnen im Jahre 1890. Aus dieser Darstellung sind unter Mitbenutzung der Berichte früherer Jahre die nachfolgenden Mittheilungen der wesentlichsten Ergebnisse dieser Anstalten entnommen.

Bei den Arbeiter-Pensionskassen galt bisher als Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März. Das Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetz hat jedoch, wie in Nr. 5 S. 45 flg. d. Ztg. näher erörtert ist, eine Umgestaltung der Pensionskassen erforderlich gemacht und zur Einführung eines mit dem Kalenderjahre übereinstimmenden Rechnungsjahres Anlass gegeben, sodass das am 1. April 1890 begonnene Rechnungsjahr schon am 31. Dezember 1890 als abgeschlossen zu betrachten war und daher nur einen Zeitraum von dreiviertel Jahr umfasst. In diesem Zeitraume — in nachfolgendem kurz als Rechnungsjahr 1890 bezeichnet — gehörten den Pensionskassen durchschnittlich täglich 87 685 ständige Arbeiter an; am Jahresschlusse belief sich die Mitgliederzahl auf 91 077; der Gesammtzugang betrug 16 410 und der reine Mitgliederzuwachs 6 782.

Von je 100 der durchschnittlich betheiligt gewesenen Mitglieder schieden aus:

	1887/88	1888/89	1889/90	1890
infolge Ablebens	0,80	0,99	1,11	0,86
„ Uebertritts in den Bezug von Ruhelohn.	0.29	0,19	0,19	0,14
„ bahnseitiger Gewährung einer Unfallrente	0.10	0,17	0,17	0,13
„ Uebernahme in das Verhältniss von Staatsbahnbeamten	1,65	1,78	2,67	3,53
„ sonstigen freiwilligen und unfreiwilligen Ausscheidens aus der Beschäftigung bei der Staatseisenbahn .	5,09	5,64	6,06	5,07

Von je 100 Sterbefällen kamen im Jahre 1889/90 9,20 und im Jahre 1890 15,6 auf Tödtungen bei Unfällen.

Es haben durchschnittlich täglich bezogen:

	1887/88	1888/89	1889/90	1890
	Personen			
Ruhelohn (Pension)	613	705	763	828
Wittwengeld	1 044	1 177	1 369	1 566
Waisengeld	1 033	1 212	1 451	1 670

Ausserdem wären im Jahre 1890 seitens der Pensionskassen an 419 ehemalige Kassenmitglieder, an 214 Wittwen und an 383 Kinder ehemaliger Kassenmitglieder laufende statutenmässige Bezüge zu zahlen gewesen, wenn nicht diese Personen, infolge von Unfällen, von welchen die Kassenmitglieder im Jahre 1890 oder früher bei ihrer Arbeit betroffen worden sind, bahnseitig auf Grund der Unfallversicherungsgesetze zu versorgen gewesen wären.

Von den im Jahre 1890 verstorbenen 659 beitragenden und pensionirten Kassenmitgliedern hinterliessen 518 Verstorbene eine Wittwe und 356 Verstorbene Kinder im Lebensalter von nicht mehr als 15 Jahren. Die Wittwen hatten zur Zeit des Todes des Mannes durchschnittlich ein Lebensalter von 41,55 Jahren (gegen 41,30 im Rechnungsjahre 1889/90 und 41,15 im Rechnungsjahre 1888/89) zurückgelegt. Ueber die Altersverhältnisse der Kassenmitglieder, sowie der Ruhelohn- und Rentenempfänger geben ausführliche Tafeln Auskunft, auf welche hier nur mit dem Bemerken verwiesen wird, dass diese Tafeln sich wegen ihrer Zuverlässigkeit als Unterlagen für versicherungstechnische Berechnungen besonders eignen.

Als Jahresbeitrag zahlte jedes Kassenmitglied durchschnittlich 21,85 ℳ; dazu gewährte die Eisenbahnverwaltung einen Beitrag in halber Höhe und trug ausserdem die Kosten der Rechnungs- und Kassenführung. Vom 1. Januar 1891 ab hat die Eisenbahnverwaltung ihren Zuschuss nicht blos zu der dem Invaliditäts- und Altersversicherungs-Gesetze entsprechenden Abtheilung A der Pensionskasse, sondern auch zu der noch eine weitergehende Fürsorge treffenden Abtheilung B dieser Kasse so erhöht, dass die Kassenmitglieder und die Verwaltung zu völlig gleichen Theilen beitragen. Mit der Verbesserung der Ansprüche ist damit den Arbeitern gleichzeitig auch ein Nachlass in der Beitragsleistung zu theil geworden. Insgesammt haben im Jahre 1890 die Einnahmen 1 928 281 ℳ mehr als die Ausgaben betragen. Dadurch ist das Gesammtvermögen auf rund 14 Millionen Mark oder auf 154 ℳ für je ein Mitglied angewachsen.

Vom 1. Januar 1891 ab werden die Ausgaben der Pensionskasse sich erheblich steigern, da die Kasse zugleich alle Aufgaben einer Invaliditäts- und Altersversicherungs-Anstalt übernommen hat. In der Zeit vom 1. Januar bis 31. Juli 1891 waren allein 1 111 Anträge auf Altersrenten für Mitglieder der Kasse anerkannt. Die betheiligten, noch arbeitsfähigen Personen bezogen neben ihrem Arbeitsverdienste durchschnittlich jährlich 155,14 ℳ oder monatlich 13 ℳ. Ein Beweis, dass die vielfach von Gegnern der sozialpolitischen Gesetze als werthlos bezeichnete Altersversicherung thatsächlich vielen älteren Arbeitern zur grossen Wohlthat gereicht. Inzwischen hat nach Ablauf von 47 Wochen auch die Bewilligung von Invalidenrenten ihren Anfang genommen.

Die Krankenkassen der Preussischen Staatseisenbahnen (134 für Betriebs- und Werkstättenarbeiter und 56 für Neubauarbeiter) haben im Laufe des Kalenderjahres 1890 erfreuliche Ergebnisse gezeitigt. Die Betriebs- und Werkstätten-Krankenkassen gewährten ihren Mitgliedern erheblich höhere Leistungen als das Krankenversicherungs-Gesetz vorschreibt, und als die sonstigen auf Grund des Gesetzes im Deutschen Reiche errichteten Krankenkassen im Durchschnitt zu gewähren imstande sind. Namentlich war die Krankenfürsorge, welche die Eisenbahn-Krankenkassen den Familien der Kassenangehörigen zu theil werden liessen, umfassend. Das Krankengeld, welches früher bei allen Krankenkassen auf den halben Arbeitsverdienst der Mitglieder bemessen war, konnte bei vielen Krankenkassen auf zwei Drittel oder auch drei Viertel des Arbeitsverdienstes erhöht werden. Es nahmen durchschnittlich täglich an den Eisenbahn-Krankenkassen 150 794 Betriebs- und Bahnunterhaltungsarbeiter, 40 080 Werkstättenarbeiter und 7 640 Neubauarbeiter, insgesammt 198 514 Mitglieder theil gegen 187 944 im Jahre 1889. Die Krankenkassen umfassten fast das ganze krankenversicherungspflichtige Personal; Anträge von Eisenbahnbetriebs-, Bahnunterhaltungs- oder Werkstättenarbeitern, von dem Beitritte zu den Eisenbahn-Krankenkassen auf Grund ihrer Mitgliedschaft zu den eingeschriebenen Hilfskassen befreit zu werden, gehörten zu den Seltenheiten.

Auf je 100 Mitglieder der Eisenbahnbetriebs- und Werkstätten-Krankenkassen kamen

im Jahre	Sterbefälle überhaupt	Sterbefälle infolge von Betriebsunfällen	Erkrankungsfälle überhaupt	Erkrankungsfälle infolge von Betriebsunfällen	Krankheitstage überhaupt	Krankheitstage infolge von Betriebsunfällen	Einnahmen ℳ	Ausgaben ℳ
1885	1,36	?	31,00	2,00	540	36	1 980	1 628
1886	1,35	0,13	30,25	2,44	519	63	2 079	1 781
1887	1,21	0,14	27,55	2,62	501	65	2 123	1 718
1888	1,19	0,14	27,13	2,88	522	73	2 138	1 688
1889	1,17	0,13	28,37	3,05	521	75	2 208	1 757
1890	1,24	0,15	32,81	3,17	598	81	2 352	2 000

Der Mitgliederbeitrag, welcher auf 2 % des Arbeitsverdienstes festgesetzt ist, wurde von einem durchschnittlichen Jahreseinkommen von 722,6 ℳ (674,0 ℳ für Betriebsarbeiter und 905,6 ℳ für Werkstättenarbeiter) entrichtet. Danach hat, wie beiläufig bemerkt wird, die Preussische Staatsbahnverwaltung im Jahre 1890 rund 138 Millionen Mark Löhne an die Betriebs- und Werkstättenarbeiter gezahlt. Im Jahre 1887 bezifferte sich das durchschnittliche Lohneinkommen auf 662,2 ℳ, so dass sich das gesammte Jahreslohneinkommen der Arbeiter der Preussischen Staatsbahnen infolge der in den letzten Jahren eingetretenen Lohnsteigerung um mehr als 11½ Millionen Mark erhöht hat.

Im Jahre 1890 betrugen die Ausgaben der Eisenbahn-Krankenkassen und zwar:

	für ein Mitglied	für einen Erkrankungsfall	für einen Krankheitstag	für einen Sterbefall
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
für ärztliche Behandlung	5,79	17,65	0,97	—
„ Arznei und sonstige Heilmittel für Kassenmitglieder	2,83	7,27	0,40	—
„ Angehörige der Kassenmitglieder	1,56	4,77	0,22	—
an Krankengeld	6,94	20,96	1,15	—
„ Kur- und Verpflegungskosten . .	0,94	2,87	0,17	—
„ Sterbegeld beim Tode von Mitgliedern . .	0,75	—	—	63,40
„ „ „ Angehörigen der Mitglieder	1,43	—	—	22,34
„ Krankheitskosten überhaupt . .	19,82	60,40	3,31	—

Unter Hinzurechnung eines Ueberschusses des Jahres 1890 von 670 000 ℳ verfügten die Eisenbahn-Krankenkassen am 1. Januar 1891 über ein Vermögen von 5 480 000 ℳ

Auf Grund der Unfallversicherungs-Gesetze wurden im Jahre 1890 infolge von 1 189 Verletzungen und Tödtungen von Arbeitern der Preussischen Staatsbahnen Unfallentschädigungen neu festgesetzt. Auf je 1 000 unfallversicherungspflichtige Arbeiter, deren Zahl sich im grossen und ganzen mit der Zahl der krankenversicherungspflichtigen Personen deckt, kamen im Jahre:

	1886	1887	1888	1889	1890
Verletzungen, welche die Festsetzungen von Unfallentschädigungen zur Folge hatten	2,17	3,32	4,08	4,22	4,72
Tödtungen,	1,31	1,35	1,39	1,31	1,52
Unfallanzeigen überhaupt . .	?	?	32,83	37,74	40,88

Die Unfallgefahr hat bei den Staatsbahnbetrieben zwar die durchschnittliche Unfallgefahr bei allen unfallversicherungspflichtigen Betrieben im Deutschen Reiche überstiegen, jedoch die Durchschnittszahlen nicht erreicht, welche sich bei einer Anzahl bedeutender Betriebe, z. B. bei den Betrieben der Fuhrwerks-, Speditions-, Speicherei- und Kellerei-, Müllerei-, Knappschafts-, Brauerei- und Mälzerei- und anderen Berufsgenossenschaften ergeben haben.

Die Gesammtzahlungen der Preussischen Staatsbahnen im Jahre 1890 an Renten für 2 809 Verletzte, für 886 Wittwen, 1 731 Kinder und 60 Ascendenten Getödteter, sowie an Kosten des Heilverfahrens, Kur- und Verpflegungskosten und Begräbnissgeldern beliefen sich auf 1 160 000 ℳ gegen 890 000 ℳ im Jahre 1889, 648 000 ℳ im Jahre 1888, 380 000 ℳ im Jahre 1887 und 133 000 ℳ im Jahre 1886.

Die Ausgaben, welche die Preussischen Staatsbahnen alljährlich an Zuschüssen zu den für die Lohnarbeiter errichteten Kranken- und Pensionskassen, sowie an Unfall- und Haftpflichtentschädigungen und an Unterstützungen für die Lohnarbeiter und ihre Hinterbliebenen aufzuwenden haben, sind erheblich. Sie sind im Etat für das Jahr 1891/92 ausschl. der Kosten für die Kassen- und Rechnungsführung der Kranken- und Pensionskassen auf mehr als 6 Millionen Mark veranschlagt worden.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die im Betriebe der Ungarischen Staatsbahn stehende Strecke Almás-Füzitö-Esztergom (41,83 km) ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4047 vom 26. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 28. v. Mts.).

Nr. 4067 vom 27. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den grössten zulässigen Radstand der auf die Warstein-Lippstadter Eisenbahn übergehenden Wagen (abgesandt am 28. v. Mts.).

Nr. 4085 vom 27. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Einführung einer einheitlichen Eisenbahnzeit im Vereinsgebiete (abgesandt am 27. v. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Eisenbahn-Betriebsreglement.

Der Bundesrath beauftragte in der am 26. v. Mts. abgehaltenen Plenarsitzung die Ausschüsse für Eisenbahnen, Post und Telegraphen und für Handel und Gewerbe mit der Vorberathung der Vorlage, betreffend die Ergänzung der Bestimmungen des Eisenbahn-Betriebsreglements in Bezug auf die Beförderung von Würfelpulver und Gemischen aus Salpeter, Harz usw.

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Dem Reichstage ist eine Uebersicht über den Stand der Bauausführungen und der Beschaffung von Betriebsmitteln für die Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und für die im Grossherzogthum Luxemburg belegenen Strecken der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen am 30. September d. J. zugegangen.

Landes-Eisenbahnrath.

Auf der Tagesordnung der für den 4. d. Mts. einberufenen Sitzung des Landes-Eisenbahnraths stehen folgende Anträge: 1. Ausnahmetarif für Elsässisches Petroleum nach ausserelsässischen Raffinerien und Tarifirung von Petroleumrückständen; 2. Entwurf eines umgearbeiteten Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands, Oesterreichs und Ungarns; 3. Aenderung und Ergänzung der Anlage D zu § 48 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands; 4. Ausdehnung der auf den östlichen Staatseisenbahnen für lebende Thiere in Wagenladungen bestehenden Frachtsätze auf den Gesammtbereich der Staatseisenbahnen; 5. die dem Entwurf des Staatshaushalts-Etats für 1892/93 beizufügende Uebersicht der Normal-Transportgebühren für Personen und Güter; 6. Anträge auf Wiedereinführung von Ausnahmetarifen für den Getreideversand von den Deutschen Nordseehäfen nach Rheinland, Westfalen usw.; 7. Nachweisungen über die seit dem 11. April d. J. genehmigten Ausnahmetarife und eingeführten Ergänzungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands; ausserdem 8. mehrere von der ständigen Tarifkommission der Deutschen Eisenbahnen vorberathene, für die Beschlussnahme der Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahnverwaltungen vorbereitete Anträge von allgemeinem Interesse zu den Tarifvorschriften, der Güterklassifikation und zum Nebengebührentarif des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, betreffend:

Aufhebung des Sperrigkeitszuschlags für Borke, Frachtberechnung für ineinandergesetzte Harassen und Lattenkisten.

Beförderung und Tarifirung von: Edelmetallen, Holzwaaren, auch gebeizten, gefärbten, gefirnissten, Holz des Spezialtarifs III, Futterstoffen des Spezialtarifs II, Haferhülsenmehl, Fleischfutter-Mehl, Erdnussschalen, Erdnussschalen-Kleie, Schlempe aller Art, Obst und Mostobst, Gurken, Molken, Cajotarinde, Amphibolin, wasserhaltige Magnesia, Säurewaschwasser (Rückstände der Oelraffinerie), Thonerdehydrat, Feilenhärtepulver, Malzkaffee, Wollmar'schem Desinfektionsmittel und Bromophtarin;

Aenderung der für Nachnahme zu erhebenden Provision;

frachtfreie Beförderung der bei Fleischsendungen verwendeten Ladegeräthe;

Erleichterung des Stückgutverkehrs.

Bezirks-Eisenbahnrath Frankfurt a. M.

In der letzten Sitzung wurden aus den Kreisen der Landwirthschaft und des Müllereigewerbes Bedenken erhoben gegen die seit dem 1. September d. J. eingeführten Staffeltarife mit fallender Skala bei grösseren Entfernungen für Getreide und Mühlenfabrikate. Es wurde anerkannt, dass dieser Tarif nur versuchsweise als Nothstandstarif in Kraft getreten sei, auch seither für Süd- und Südwestdeutschland keine Einwirkung auf die Preise und Zufuhren gehabt habe, weil der Norden zur Zeit höhere Notirungen habe. Die Redner sahen in diesem Staffeltarif bei normalen Zeiten eine bedenkliche Verschiebung der Produktionsverhältnisse, eine Begünstigung der Einfuhren von Oesterreich-Ungarn und Russland, während sie gegen eine

einheitliche Tarifirung von Getreide nach Spezialtarif 2 und gegen Mühlenfabrikate nach Spezialtarif 1 keinen Einwand erhoben.

Beförderung von Reisegepäck.

Im Bereiche der Preussischen Staatsbahnen galt bisher die Bestimmung, dass Reisegepäck unter Berechnung von Freigewicht auf einer Zwischenstation nur dann angenommen werden durfte, wenn die betreffende Fahrkarte noch keinen bezw. die Rückfahrkarte auf der Rückfahrt nicht mehr als einen Gepäckstempel trug. Neuerdings wird auf Zwischenstationen Reisegepäck unter Berechnung von Freigepäck auch dann abgefertigt, wenn bei Fahrtunterbrechungen Reisegepäck bis zur Unterbrechungs- (Zwischen-) Station auf Grund desselben Fahrtausweises unter Berechnung von Freigepäck schon einmal bezw. auf Rückfahrkarten schon mehrere Male abgefertigt ist, mithin die betreffende Fahrkarte aus diesem Anlasse schon mit einem oder Rückfahrkarten schon mit mehreren Gepäckstempeln versehen sind. Voraussetzung hierbei ist jedoch, dass die Fahrtausweise den eisenbahnseitig zu machenden Vermerk „Gepäck bis (Bezeichnung der Station)“ auf der Rückseite tragen.

Mecklenburgische Bahnen.

Wie aus der dem Mecklenburgischen Landtage zugegangenen Eisenbahnvorlage (vergl. die Mittheilung in Nr. 92 S. 877 d. Ztg.) hervorgeht, wird der weitere Ausbau des Eisenbahnnetzes, insbesondere der Linien von Rostock nach Sülze bis zur Landesgrenze in der Richtung auf Triebsees mit Abzweigung von Sanitz nach Tessin, ferner von Schwerin nach Gadebusch und von Crivitz nach Parchim seitens der Regierung befürwortet und den Ständen die Mitbewilligung der dazu erforderlichen Mittel von im ganzen 8 805 000 ℳ vorgeschlagen. Der Ausbau des Eisenbahnnetzes wird, wie dem „Berl. Act.“ geschrieben wird, nicht auf die in Vorschlag gebrachten Projekte sich beschränken, sondern es soll auch Röbel und Umgegend an das Bahnnetz angeschlossen werden. Das letztere Projekt wird demnächst bearbeitet werden. Die Kosten für die jetzt in Vorschlag gebrachten Strecken sind, wie folgt, veranschlagt: 1. a) Rostock-Sülze-Sanitz-Tessin, Baukosten 3 345 000 ℳ, b) Sülze-Landesgrenze, Baukosten 410 000 ℳ und bezw. von Landesgrenze bis Triebsees 240 000 ℳ c) für Betriebsmittel 462 000 ℳ, zusammen 4 217 000 ℳ; 2. a) Schwerin-Gadebusch, Baukosten 1 850 000 ℳ, b) Gadebusch-Rehna, Baukosten 550 000 ℳ, c) für Befriebsmittel 287 000 ℳ, zusammen 2 687 000 ℳ; 3. a) Crivitz-Parchim Baukosten 1 650 000 ℳ, b) Betriebsmittel 251 000 ℳ, insgesammt 8 805 000 ℳ. Zu dieser Gesammtsumme kommen noch hinzu Bauzinsen bis zur Betriebseröffnung der einzelnen Strecken. Im einzelnen ist noch zu bemerken, dass für die Weiterführung der Bahn Rostock-Sülze nach Triebsees und Grimmen in der Provinz Pommern lebhaftes Interesse besteht. Zur Zeit prüft dem Vernehmen nach die Preussische Staatsregierung das Projekt Greifswald über Grimmen und Triebsees bis zur Landesgrenze auf Sülze. Für den Fall, dass die Prüfung ein negatives Resultat ergeben wird, ist die Weiterführung der Linie bis Triebsees von Sülze aus Mecklenburgischerseits in Aussicht genommen. Für die gewählte Linie ist die kürzeste Trasse als die rentabelste gewählt. Deshalb soll die Bahnlinie nicht näher nach Marlow herangeführt und andererseits auch nicht von Rostock über Tessin nach Sülze geführt werden. Was die Strecke Schwerin-Gadebusch-Rehna betrifft, so entspricht diese Linie einem lange hervorgetretenen Verkehrsbedürfnisse und wird ebenso wie auch die weiter projektirte Strecke Parchim-Crivitz eine Theilstrecke der demnächst auszubauenden Strecke Lübeck-Neustadt a. D. bilden, wie denn auch mit Rücksicht auf die näherrückende Vollendung des Nordostseekanals, jener neuen Verkehrsstrasse, durch den Bau von Theilstrecken vorgearbeitet werden soll. Für diese neuen Strecken ist der Bahnhof in Schwerin mit einem Kostenaufwand von etwa 500 000 ℳ zu erweitern. Die Vorlage wurde einem Ausschusse zur eingehenden Prüfung überwiesen.

Betriebsergebnisse und Bahneröffnungen im Monat Oktober d. J.

Die vom Reichs-Eisenbahnamt im „Reichs- und Staatsanzeiger“ veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Oktober d. J. ergibt für die 70 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betrieb waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 36 860,72 km, folgendes: Im Monat Oktober d. J. betrug die Einnahme: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 28 637 774 ℳ oder 1 525 109 ℳ mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 791 ℳ oder 4,35 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 76 962 650 ℳ oder 1 846 648 ℳ mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 2 094 ℳ oder 1,31 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres. In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende Oktober d. J. betrug die Einnahme: A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 181 038 848 ℳ oder 7 147 800 ℳ mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 6 204 ℳ oder 2,21 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 409 905 909 ℳ oder 17 678 586 ℳ mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 13 812 ℳ oder 2,57 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres. B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 55 124 414 ℳ oder 1 233 182 ℳ mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriegslänge 8 003 ℳ oder 0,15 % weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 98 779 926 ℳ oder 3 385 853 ℳ mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 14 200 ℳ oder 1,10 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Eröffnet wurden am 1. Oktober die Strecken Weilerthal-Weiler u. E. 9,39 km (Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen), Hemer-Sundwig 1,80 km und Hagen (Rh.)-Hengstei 5,50 km (Königliche Eisenbahndirektion zu Elberfeld), Merchweiler-Göttelborn 2,53 km (Königliche Eisenbahndirektion zu Köln [linksrh.]), Salzwedel-Lüchow 15,89 km (Königliche Eisenbahndirektion zu Magdeburg) und am 15. Oktober die Strecke Brügge-Oberbrügge 2,40 km (Königliche Eisenbahndirektion zu Elberfeld).

Preussische Staatseisenbahnen: Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Breslau: Freystadt-Poppschütz. Am 1. d. Mts. ist die Bahnstrecke untergeordneter Bedeutung Freystadt Ndr./Schl.-Poppschütz mit dem Bahnhof III. Klasse Neustädtel und den Haltestellen Döringau und Poppschütz für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet worden. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 93 S. 890 d. Ztg.)

Direktionsbezirk Elberfeld: Hoffnungsthal-Immekeppel. Die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte zu Düsseldorf unterstellte Bahnstrecke Hoffnungsthal-Immekeppel mit den Stationen Unter-Eschbach und Immekeppel ist am 1. d. Mts. für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Privatdepeschen-Verkehr, sowie für die Abfertigung von lebenden Thieren eröffnet worden.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Bromberg. Am 1. d. Mts. sind folgende Haltestellen für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet worden:

1. Haltestelle Hartmannsfeld zwischen Kostschin und Schwersenz der Strecke Posen-Wreschen,
2. Haltestelle Jeseritz zwischen Hebron-Damnitz und Stolp der Strecke Danzig-Stargard i. Pm.,
3. Haltestelle Wulka zwischen Otoschno und Stralkowo der Strecke Wreschen-Stralkowo.

Zugleich ist die Haltestelle Hartmannsfeld für den Güterverkehr, die Haltestelle Jeseritz für den Güter- und Viehverkehr und die bereits für den Wagenladungs-Güterverkehr eingerichtete Haltestelle Wulka auch für den Stückgutverkehr eröffnet worden.

Die Ver- und Entladung von Fahrzeugen auf den vorgenannten Haltestellen ist ausgeschlossen.

4. Auf dem zwischen Wongrowitz und Runowo eingerichteten Haltepunkte Wiatrowo der Strecke Elsenau-Rogasen halten behufs Vermittelung des Personenverkehrs Züge vom 1. d. Mts. ab nach Bedarf an und werden Fahr- und Rückfahrkarten zwischen Wiatrowo einerseits und Wongrowitz, Runowo und Rogasen andererseits ausgegeben. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 93 S. 890 d. Ztg.)

Direktionsbezirk Erfurt. Die an der Bahnstrecke Gera-Eichicht zwischen den Stationen Pössneck und Könitz belegene neue Haltestelle Krölpa-Ranis ist am 1. d. Mts. für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren eröffnet worden.

Direktionsbezirk Köln (linksrh.). Am 1. d. Mts. ist die an der Bahnstrecke Trier-Hermeskeil zwischen den Stationen Lampaden und Zerf gelegene Holzverladestelle Hentern für die Abfertigung von Holz in Wagenladungen dem Betriebe übergeben worden.

Projektirte elektrische Untergrundbahnen für Berlin.

Bereits in Nr. 86 S. 818 d. Ztg. theilten wir mit, dass die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft mit dem Plane umgehe, eine elektrische Untergrundbahn in Berlin herzustellen, und zur Aufnahme der Vorarbeiten die Erlaubniss bei dem Magistrat nachgesucht habe. Nach dem Muster der in London im No-

vember 1890 in Betrieb gesetzten elektrischen Eisenbahn, welche unter dem Bette der Themse hinweg die City mit dem südlichen Theile von London verbindet, will die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft vorgehen. Zu diesem Zwecke soll das Stadtgebiet zunächst durch zwei Linien quer durchschnitten werden, welche in zwei zu einander senkrechten Himmelsrichtungen liegend den Hauptstrecken des Verkehrs folgen. Dies sind die Untergrundbahnen in der Nord-Südrichtung von der Fenn- nach der Bergmannstrasse und in der Ost-Westrichtung zur Verbindung des neuen Viehhofs mit Schöneberg. Die hierdurch gebildeten vier Quadranten des städtischen Gebiets sollen durch zwei fernere konzentrische unterirdische Ringbahnen mit einander verbunden werden. Diese vier Linien sollen einen bequemen Verkehr zwischen den sämmtlichen Stadttheilen ermöglichen. Für die Kreuzpunkte und wichtigen Haltestellen des Verkehrs sind Stationen vorgesehen.

Die Nord-Südstrecke (Friedrichstrassen-Strecke) befindet sich unterhalb der Chaussee-, Friedrich- und Bellealliancestrasse. Die Ost-Westlinie (Leipziger Strassen-Strecke) läuft im Zuge der Landsberger, König-, Leipziger und Potsdamer Strasse. Die Kreuzstelle der beiden Tunnel ist mithin der Schnittpunkt der Friedrich- und Leipziger Strasse. Denken wir uns um diesen Punkt mit den Radien 2 und 4 Kilometerkreise gezogen, so bezeichnen deren Peripherien ungefähr die Strecken der das System ergänzenden beiden Ringbahnen. Die innere führt vom Halleschen Thor unter der Königgrätzer, Sommerstrasse und Schiffbauerdamm nach dem Bahnhof Friedrichstrasse, von dort unter Lustgarten, Börse, Rathhaus nach dem Molkenmarkt, durch Ross-, Prinzen- und Gitschiner Strasse wiederum zum Ausgangspunkt. Die äussere Ringbahn soll dereinst eine Verbindung herstellen zwischen Lützowplatz, Bellevue, Kriminalgericht, Stettiner Bahnhof, Schönhauser Allee, Königsthor, Schlesischer Bahnhof, Kottbuser Brücke, Gräfe-, Bergmann-, Kreuzbergstrasse und Schöneberg. Der Wichtigkeit der einzelnen Strecken für den Berliner Verkehr entsprechend sollen dieselben der Reihe nach ausgeführt und mit der Friedrichstrassen-Linie, welche die so lange gewünschte Durchquerung der Strasse „Unter den Linden“ gestattet, begonnen werden. Als Bauzeit sind 2 Jahre in Aussicht genommen. (Die Zeit scheint uns etwas kurz bemessen zu sein. Die Red.) Hierauf folgen die Leipziger Strassen-Strecke und die innere Ringbahn, dann die äussere Ringlinie.

Die einzelnen Strecken sind nach dem Plan von einander völlig unabhängig, indem sich dieselben in gesonderten über einander befindlichen Tunnels kreuzen. Auf jeder Linie sind für die Fahrten nach entgegengesetzter Richtung getrennte Tunnels vorgesehen. Um in den Längsstrecken beim Uebergang in die entgegengesetzte Richtung die Weichen zu vermeiden, laufen die Geleise an den Enden in Schleifen aus, durch welche die Züge von einem Tunnel zur Rückfahrt in den parallelen einlaufen und so einen in sich geschlossenen Weg ohne Ende zurücklegen. So führt am Ende der Friedrichstrassen-Linie der von Norden kommende Tunnel vom Bellealliancеplatz durch die Bellealliance- und Bergmannstrasse und demnächst durch die Zossener Strasse zurück zum Halleschen Thor in den nach Norden führenden Tunnel. Auf diese Weise ist eine Begegnung zweier Züge von entgegengesetzter Fahrrichtung unmöglich gemacht und für die Fahrgäste jede sonst hierdurch drohende Gefahr ausgeschlossen. Bei der Herstellung der Tunnels will man von dem früheren Prinzip des Einbauens gemauerter Gewölbe und der üblichen Verlegung von Röhren erheblich abweichen, schon um von den geologischen Schwierigkeiten der Untergrundformation und dem schlimmsten Feinde des Tiefbaues, dem Grundwasser, unabhängig zu werden. Als Tunnels sollen Röhren aus Flusseisen hergestellt werden. Diese gewaltigen Rohre von ovalem Querschnitt, 10 mm stark, etwa 3,5 m hoch, unten etwa 3 m breit, sollen bei den projektirten Bahnen 8 bis 15 m unter der Erdoberfläche liegen, so dass sie das Spreebett noch mehr als 2 m unter der Flusssohle kreuzen. Infolge ihrer tiefen Lage würden sie dem Frostgebiet beständig entzogen sein; sie werden mittelst sinnreicher Vorrichtungen unten in die Erde gewissermaassen hineingeschoben und aus ihnen alsdann der Boden fortgeschafft. Der zwischen dem äusseren Erdreich und dem Tunnel hergestellte freie Raum wird dicht mit Cementmörtel ausgefüllt. Ein ebensolcher Mantel befindet sich im Innern der Rohre und dient zugleich als Schutz gegen das Rosten. Die Arbeitsmethode hätte den für die Grossstadt sehr wichtigen Vortheil, dass die gesammte Bauarbeit unbemerkt und ohne Verkehrsstörung vor sich gehen könnte. Die Schienen liegen auf der Sohle des Tunnels im Abstande von 1 m. Dort führen auch, jedoch für niemand erreichbar, die Zuleitungsdrähte des elektrischen Stromes zur Fortbewegung der Züge, zur Beleuchtung der Tunnels, zur Bedienung der im Betrieb benöthigten Signaleinrichtungen usw. Die als bewegende Kraft zur Verwendung kommende Elektrizität ermöglicht einen behaglichen Aufenthalt in den unterirdischen Räumen, da bei ihrer Verwendung jegliche Belästigung des Publikums durch Qualm, Hitze und Geräusch fortfällt. Es werden nicht, wie bei Strassenbahnen, auf den Strecken einzelne Wagen verkehren, sondern der Berliner Strassenverkehr erfordert, wie bei der Berliner Stadtbahn, die Bildung kleinerer Eisenbahnzüge. Für jeden Zug sind 3 Personenwagen vorgesehen nach Art der gewöhnlichen Strassenbahnwagen. Dieselben ruhen vorn und hinten auf je 2 Achsenpaaren, haben in der Längsrichtung einen Durchgang für die Fahrgäste und bieten Platz für je 40 Personen. Im Zuge sind sie durch Uebergänge mit einander verbunden. Zum Ziehen von je drei Wagen werden selbständige Maschinen benutzt, die man füglich als „elektrische Lokomotiven“ bezeichnen kann. Sie enthalten nur mehrere langsam laufende Elektromotoren mit den nöthigen Regulirungs- und Bremsvorrichtungen sowie Platz für den Führer. Die Drehung der Motorachsen wird den Rädern der Lokomotive mitgetheilt und dadurch der ganze mit dieser gekuppelte Zug in Bewegung gesetzt. Die benöthigte elektrische Energie wird in Centralstationen erzeugt und über das ganze Netz vertheilt. Diese Centralen geben gleichzeitig den elektrischen Strom für die Zug- und Tunnelbeleuchtung, die Signaleinrichtungen, erforderlichenfalls auch für Fahrstühle, Ventilatoren usw.

Die Züge folgen einander in Zwischenräumen von drei Minuten und besitzen eine Fahrgeschwindigkeit von 25 km in der Stunde, kommen mithin den Berliner Stadtbahnzügen an Schnelligkeit gleich. Durch diese grosse Geschwindigkeit wird bereits an sich für eine genügende Lüftung des Tunnels gesorgt; durch elektrisch betriebene Ventilatoren kann diese noch gesteigert werden. Die unterirdisch gelegenen Stationen befinden sich in dem ungefähr 10 m breiten Raume zwischen den parallelen Tunnels, in den sogen. Schleifen, an einer Seite des Geleises. Ihre Herstellung geschieht auf dieselbe Weise und aus gleichen flusseisernen Röhren wie die vorher beschriebenen des Tunnels. Zu diesem Zwecke sind mehrere Röhren nebeneinander verlegt, deren Seitenwände theilweise durch massive eiserne Träger ersetzt werden. Von der Strasse erfolgt der Zugang zu den Bahnsteigen theils von sogen. Inselperrons mit Wartehallen, theils auf Höfen oder in Läden passend gelegener Häuser. Der Verkehr für das Publikum ist der denkbar einfachste, dem Stadtbahnbetriebe entsprechende. Nur wird man, statt zum Bahnsteig emporzusteigen, auf Fahrstühlen zu demselben hinabbefördert. Neben den Fahrstühlen sind Treppen vorhanden. Die Fahrstühle fassen 40—50 Personen. Für Kreuzungsstationen sind zwei übereinander gelegene rechtwinklig sich kreuzende Bahnsteige vorgesehen, welche ebenfalls durch Fahrstühle und Treppen verbunden sind. Die Station wird durch eine Fülle von elektrischem Licht fast taghell beleuchtet. Für die zunächst zu bauende Friedrichstrassen-Strecke sind folgende 14 Haltestellen geplant: Fennstrasse, Eiskeller, Invalidenstrasse, Oranienburger Thor, Karlstrasse, Bahnhof Friedrichstrasse, Unter den Linden, Jäger-, Leipziger-, Kochstrasse, Markthalle II, Bellealliance-platz, Gneisenau- und Bergmannstrasse. Diese Strecke wird bei der projektirten Geschwindigkeit unter Berücksichtigung des Aufenthaltes auf den Stationen in etwa 20 Minuten zurückgelegt werden können. Die Länge der Gesammtstrecke hin und zurück beträgt ungefähr 13 km; der Anschlag für ihre Herstellung beläuft sich auf 12 Millionen Mark.

Breslauer elektrische Strassenbahn.

Die Vorarbeiten für die Breslauer elektrische Strassenbahn sind nunmehr soweit gefördert, dass der Beginn der Bauarbeiten im kommenden Frühjahre zu erwarten sein dürfte. Die Bauzeit ist auf höchstens 18 Monate berechnet.

Strassenbahn Spandau-Wilmersdorf.

Wie die „Strassenbahn“ berichtet, ist bei dem Spandauer Magistrat um Genehmigung und Konzessionsertheilung einer Strassenbahn nachgesucht worden. Die Länge der Bahn, welche bei Genehmigung seitens des Spandauer Magistrats im Juli 1892 bereits dem Verkehr übergeben werden soll, beträgt 18,6 km. Sie führt vom Stresowplatz in Spandau nach dem Spandauer Bock (4,4 km), alsdann nach Westend (2,4 km), von da nach dem Wilhelmsplatz in Charlottenburg (1,3 km), dann nach dem Stadtbahnhofe Charlottenburg (1,5 km) und von da nach Wilmersdorf (2,5 km lang). Die Strassenbahn in Spandau selbst ist 6,5 km lang.

Schweizerische reine Zahnradbahnen.

Hauptverhältnisse.

Bezeichnung	Vitznau-Rigibahn	Arth-Rigibahn Goldau-Kulm	Schynige Plattebahn (im Bau)	Wengernalpbahn (im Bau)	Pilatusbahn	Genorosobahn	Rothhornbahn (im Bau)	Glion-Nayebahn (im Bau)
Betriebslänge, schiefgemessen m	6 958	9 800	(7 300)	(18 500)	4 583	9 000	(7 784)	(7 818)
Höhendifferenz zu den Endstationen . . . . . m	1 310	1 330	(1 383)	(1 267)	1 624	1 319	(1 683)	(1 282)
Maximalsteigung . . . . %	25	20	25	25	48	22	25	22
Mittlere Steigung . . . . „	19	15,3	(19,2)	—	38	14,8	(22,1)	(16,6)
Kleinster Kurvenradius . m	120	120	60	60	80	80	60	80
Ausrundungsradius . . . „	—	—	300	400	500	500	400	400
Länge der geraden Strecken %	58,3	61,78	(45,23)	(64,44)	62,29	40,07	(48,94)	(54,48)
Spurweite . . . . . cm	143,5	143,5	80	80	80	80	80	80
Kronenbreite auf Schwellenhöhe . . . . . m	3,60	3,60	3,00	3,00	1,140	3,30	3,30	3,00
Grösste Schienenüberhöhung cm	keine	keine	4,00	4,00	keine	3,50	3,00	3,00
Brückenlängen . . . . . m	78	33, 30, 30	30	25, 35	keine	19	22, 45, 10	24, 9
Tunnellängen . . . . . „	67	39, 63, 41	160, 160, 25, 20	24, 5	39, 47, 100, 40, 53, 44, 10	167, 98, 95, 48, 31	21, 109, 50, 81, 96, 16, 44, 93, 47, 142	69, 145, 75, 245, 85
Schienenhöhe . . . . . cm	9	8	10	10	12	10	10	10
Gewicht der Schienen für 1 m kg	20	16,6	20,6	20,6	24	20	20	20
Zahnstangensystem	Leiter	Leiter	Leiter	Leiter	Locher	Abt	Abt	Abt
Abstand der Zahnstangenzähne . . . . . cm	10	10	10	10	8,57	12	12	12
Gewicht der blossen Zahnstange für 1 m . . . . . kg	55,5	55,5	51	51	28	16,3	16,3	16,3
Gewicht des Oberbaues komplet für 1 m . . . . . kg	156	—	120	120	180	100—110	100	100
Länge der Zahnstangen . m	3	3	3,50	3,50	3	1,32—2,04	1,80	1,80
Schwellenmaterial	Flusseisen	15 % Flusseisen, 85 % Eichenholz	Flusseisen	Flusseisen	Flusseisen	Flusseisen	Flusseisen	Flusseisen
Länge der Schwellen . . m	2,30	2,40	1,60	1,60	1,20	1,80	1,80	1,80
System der Ausweichungen . .	Schiebebühne	Schiebebühne und Schleppweiche	selbstth. Weiche, aufschneidbar	selbstth. Weiche, aufschneidbar	Schiebebühne	selbstth. symmetr. Weiche	selbstth. Weiche, aufschneidbar	selbstth. Weiche, aufschneidbar
„ „ Sommerwagen . .	offen, 2 achsig	offen, 2 achsig	offen, 4 achsig	offen, 4 achsig	geschlossen 2 achsig	offen, 4 achsig	offen, 4 achsig	offen, 4 achsig
Sitzplätze der Sommerwagen .	60	60	48	48	32	52	48	48
Todtes Gewicht für 1 Sitzplatz kg	83,3	82,5	(102)	(102)	34	90	(120)	(102)
Anzahl Lokomotiven	10	5	4	8	9	6	4	6
„ Zahntriebräder	1	1	2	2	2	2 Paar	2 Paar	2 Paar
Durchmesser der Zahntriebräder . . . . . cm	63,6	105,00	57,3	57,3	40,9	57,3	57,3	57,3
System der Kraftübertragung .	Zahnräder	Zahnräder	Balancier	Balancier	Zahnräder	Balancier	Balancier	Balancier
Uebersetzungsverhältniss . . .	14 : 43	1 : 2,4	1 : 1,4	1 : 1,4	1 : 3,75	1 : 1,4	1 : 1,4	1 : 1,4
Totale Heizfläche . . . . m^2	42	50,38	36,5	36,5	21	32,2	37,2	37,2
Fester Radstand d. Lokomot. m	3	3	1,35	1,35	6,10	1,230	1,410	1,410
Effektive Arbeitsleistung . PS.	164	160	(164)	(164)	73,2	140	164	(155)
Max.-Bruttogewicht des Zuges t	26	30	(26)	(26)	12	23,5	(26)	(26)
„ -Verdampfung für 1 Stunde und 1 m^2H. . . . . kg	52	44	—	—	64	55	—	48
Zulässige Fahrgeschwindigkeit . . . . . km	7—9	7—9	—	—	3,6	7—9	—	—
Mittleres Dienstgewicht der Lokomotiven . . . . . t	15,8	17,5	16	16	9,3	14,5	16	16
Mittlerer Brennmaterialverbrauch für 1 Zugkm Berg- und Thalfahrt . . . . . kg	28,7	22,5	—	—	32	20	—	—
Anlagekosten im ganzen Frcs.	3 802 861	4 700 000	3 300 000	4 050 000	2 311 455	1 818 290	2 200 000	1 935 000
„ für 1 km . „	547 838	479 592	(452 055)	(218 919)	(504 354)	202 032	(282 631)	(247 505)
Fahrtaxe für Berg-, Thal- und Retourfahrt . . . . . Frcs.	7, 3,50, 10,50	8, 4, 11	—	—	10, 6, 16	7,50, 5, 10	10, 6, 16	—
Durchschnittliche Gesammt-Betriebsausgaben . . . Frcs.	200 000	120 000	—	—	128 000	90 000	—	—
und für 1 Zugkm . „	9	4,57	—	—	8,5	4,2	—	—
Betriebskoeffizient *) . . . . %	47,8	55,25	—	—	45,9	80	—	—

*) Verhältniss der Betriebsausgaben zu den Betriebsroheinnahmen.
Die eingeklammerten Zahlen sind approximativ.

Personalnachrichten.

Deutsches Reich.

Auf seinem Landsitze in Neinstedt am Harz verstarb am 25. v. Mts. der erste Präsident des Reichs-Eisenbahnamts Alexander von Scheele. Am 16. Dezember 1813 geboren, wurde er im 23. Lebensjahre zum Kammergerichts-Assessor ernannt. Vorübergehend schon im Jahre 1848 in das Finanzministerium berufen, war er von 1854 bis 1869 Mitglied dieses Ministeriums. Im letztgenannten Jahre nahm er als Geheimer Ober-Finanzrath seinen Abschied; einige Jahre später jedoch trat er als Präsident des Reichs-Eisenbahnamts in den Reichsdienst. Im Jahre 1874 zog er sich auf seine Besitzung in Neinstedt zurück, wo er alsbald als Mitglied des Bezirksausschusses, Verwaltungsrath der Neinstedter und anderer Wohlthätigkeitsanstalten eine erneute nutzbringende Thätigkeit fand. In Ausübung der letzteren zog er sich eine Erkältung zu, die seinem Leben infolge einer hinzugetretenen Lungenentzündung ein rasches Ende bereitete.

Preussische Staatseisenbahnen.

Direktionsbezirk Berlin. Der Regierungsrath Magnus ist zum Ober-Regierungsrath ernannt und mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Dirigenten der ersten Abtheilung der Königlichen Eisenbahndirektion in Berlin definitiv betraut worden.

Ernannt sind ferner: die Eisenb.-Bau-u. Betriebsinspektoren Baurath Rehbein in Berlin, Baurath Stuertz in Berlin, Baurath Vollrath in Halberstadt, Baurath Rieken in Görlitz, Mehrtens in Bromberg, Brökelmann in Düsseldorf, Kistenmacher in Erfurt, Goos in Stettin, Rosskothen in Düsseldorf, Prins in Cassel, Bothe in Breslau, Hoffmann in Breslau, Grapow in Berlin, Clausnitzer in Elberfeld, Bischof in Bremen, Richard in Berlin, Busse in Coblenz, Thelen in Berlin, Schwedler in Magdeburg, Hesse in Elberfeld, Wiegand in Guben, Treibich in Posen, Altstädt in Breslau, Alken in Wiesbaden, Schwering in Hannover, Mohr in Stettin, Rebentisch in Breslau, Schlemm in Magdeburg, Kiene in Cassel, Daub in Saarbrücken, Bährecke in Nordhausen und Goldkuhle in Essen zu Regierungs- und Bauräthen;

die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren von Finckh in Cottbus, Baurath Zinkeisen in Berlin, Sauerwein in Harburg, Müller in Magdeburg, Lüken in Stettin, Göpel in Düsseldorf und Fein in Köln,

die Eisenbahn-Maschineninspektoren Baurath Becker in Hannover, Baurath Müller in Witten, Ingenohl in Düsseldorf, Bindemann in Breslau, Nöh in Elberfeld und

der zur Zeit aus dem Preussischen Staatseisenbahndienste beurlaubte Eisenbahn-Maschineninspektor Baurath Rumschöttel zu Eisenbahndirektoren mit dem Range der Räthe vierter Klasse;

der Eisenbahndirektor Pedell in Glückstadt und

die Regierungsassessoren Anton in Glogau, Mallison in Königsberg i. Pr., Engler in Bromberg, Pannenberg in Posen, Hoffmann in Wiesbaden, Polomski in Breslau, Mispel in Breslau, Tessmar in Danzig, Lehmann in Görlitz, Otto Lentze in Hamburg, Messerschmidt in Berlin, Vollgold in Hannover, Karl Gallo in Weissenfels, Höppener in Braunschweig, Joseph Gallo in Neuwied, Schaff in Berlin, Dr. jur. Thiel in Berlin, Fritsch in Berlin, Schuch in Köln-Deutz und Zipfel in Hagen zu Regierungsräthen.

Verliehen ist: den Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Naud in Nordhausen, Francke in Osterode, Peters in Seesen, Urban in Hirschberg, Ritter in Stolp, Böhme in Münster, Fischer in Berlin, Kühnert in Lissa, Müller in Trier, Tacke in Insterburg, Werres in Köln, Caspar in Gotha, von den Bercken in Berlin und Bansen in Frankfurt a/O.,

dem Ober-Betriebsinspektor Glien in Glückstadt, sowie den Eisenbahn-Maschineninspektoren Memmert in Glückstadt, Schiwon in Glogau, Reinert in Flensburg, Vocke in Berlin, Wenig in Dessau, Castell in Minden und Götze in Halle a/S. der Charakter als Baurath.

Dem Regierungs-Baumeister Schilling in Stettin ist die Wahrnehmung der Geschäfte eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Berlin-Stettin) daselbst bis auf weiteres übertragen worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Gernrode - Harzgeroder Eisenbahn. Am 1. Dezember cr. wird die Strecke Güntersberge - Stiege für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr eröffnet. Dieselbe bildet die Fortsetzung der Bahnstrecke Gernrode - Güntersberge und besitzt die Stationen Friedrichshöhe und Stiege. (2418)

Ballenstedt, den 28. November 1891.

Der Vorstand
der Gernrode - Harzgeroder Eisenbahngesellschaft.

2. An- und Vermiethung von Wagen.

Verleihung von offenen Güterwagen. Wir haben 20 Stück offene Güterwagen (Kohlenwagen) zu 11 000 bezw. 10 000 kg Tragfähigkeit zu verleihen. Angebote nimmt die unterzeichnete Direktion entgegen. (2419)

Oels, 29. November 1891.

Direktion
der Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft.

3. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Die an der Strecke Mülhausen-Alt-Münsterol gelegene Haltestelle Tagolsheim wird — nach einer Mittheilung der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen — am 15. Dezember d. J. für den Eil- und Frachtstückgut-Verkehr eröffnet werden.

Berlin, den 30. November 1891. (2420)

Die geschäftsführende Verwaltung.
Wex.

Schlesischer Steinkohlenverkehr. Zur Erzielung einer zweckentsprechenden Ausnutzung der offenen Güterwagen erfolgt vom 20. Januar 1892 ab die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen, gleichwie dies bereits seit dem 15. September d. J. im Lokal- und Wechselverkehr der Preussischen Staatsbahnen für Steinkohlen- etc. Massensendungen von 45 000 kg und für Eisenerze und Schwefelkies angeordnet ist, auch bei Anwendung der nachstehend aufgeführten Ausnahme-Tarifsätze:

a) für Oberschlesische und Niederschlesische Steinkohlen und Brikets in Mengen von mindestens 40 000 und 30 000 kg nach Stationen der Direktionsbezirke Bromberg und Berlin,

b) für Oberschlesische und Niederschlesische Steinkohlen und Brikets in Mengen von mindestens 50 000 kg nach Stationen des Deutsch-Nordischen Lloyd und für Niederschlesische Steinkohlen und Brikets in Mengen von 50 000 kg nach Stationen der Altdamm-Colberger Bahn.

Das gleichzeitig aufzuliefernde Mindestgewicht wird von demselben Tage ab zu a für Sendungen von 40 000 kg auf 35 000 kg und für Sendungen von 30 000 kg auf 25 000 kg, zu b für Sendungen von 50 000 kg auf 45 000 kg herabgesetzt.

Für Oberschlesische und Niederschlesische Koks sendungen in Mengen von 40 000 kg, 30 000 und 50 000 kg nach den vorbezeichneten Stationen gelten die Frachtsätze vom 20. Januar k. J. ab ebenfalls schon für das geringere Gewicht von 35 000 bezw. 25 000 und 45 000 kg. Die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht findet jedoch auf dieselben bis auf weiteres keine Anwendung.

Berlin, den 28. Novbr. 1891. (2421MG)

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Breslau und Bromberg.

Staatsbahnverkehr Altona-Erfurt. Am 1. Dezember d. J. gelangt Nachtrag 12 zum Gütertarif zur Ausgabe.

Derselbe enthält eine Ergänzung des Abschnitts II B. Besondere Tarifvorschriften, Aenderungen und Ergänzungen des Abschnitts II D III. Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen, Entfernungen für die neu aufgenommene Station Krölpa-Ranis, Berichtigungen, Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife, einen neuen Ausnahmetarif für Seife zur überseeischen Ausfur nach ausserdeutschen Ländern von verschiedenen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt nach Hamburg B.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Nachträge zum Preise von 0,07 ℳ zu haben sind.

Erfurt, den 30. November 1891. (2422)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ausstellung von Bescheinigungen über Zuchtviehsendungen. Nach Maassgabe der Bestimmung im Deutschen Eisenbahntarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, Theil I Seite 19/20 unter III B 5 ist die Gewährung der Frachtermässigung für Zuchtvieh von der Beibringung einer Bescheinigung darüber, dass das betreffende Vieh wirklich Zuchtvieh ist, abhängig. Zur Ausstellung derartiger Bescheinigungen bei den im diesseitigen Bezirk zur Aufgabe gelangenden Zuchtviehsendungen sind befugt:

1. in den von den diesseitigen Bahnstrecken berührten Provinzen ausser den landwirthschaftlichen Vereinen, auf dem Lande die Gemeinde- und Amtsvorsteher und in der Stadt die Polizeibehörden und Landrathsämter;
2. im Grossherzoglich Mecklenburgischen Staatsgebiete

die Grossherzoglichen Domanialämter, die Grossherzogliche Landgestüts-Direktion zu Redefin, die Magistrate, Klosterämter und Gutsobrigkeiten.

Berlin, den 23. Novbr. 1891. (MG2423)

Königliche Eisenbahndirektion.

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband. Zum Verbands-Gütertarif Theil II Heft I vom 1. Juni 1887 tritt am 1. Dezember d. J. der Nachtrag IV in Gültigkeit. Derselbe enthält: Aufnahme der Belgischen Station Tamines in den Ausnahmetarif Nr. 21 für die Beförderung von Marmor und neue erhöhte Frachtsätze für Olmütz des Ausnahmetarifs Nr. 34 für die Beförderung von Sämereien. Letztere treten erst am 12. Januar 1892 in Wirksamkeit.

Abdrücke des Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen bezw. Stationen zu erhalten. Preis 10 ₰.

Köln, den 30. November 1891. (2424)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Süddeutscher Eisenbahnverband, Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. gelangen für Kartoffelsendungen von nachstehenden Böhmischen Stationen nach der Station Gernsheim a. Rh. der Hessischen Ludwigsbahn bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen folgende Frachtsätze zur Einführung:

Kilometer	Von den Stationen der	Nach Gernsheim a. Rh. Frachtsatz für 100 kg in Mark
	I. K. K. Oesterr. Staatsbahnen.	
530	Blowitz	1,28
620	Budweis	1,51
518	Dobran	1,28
611	Frauenberg	1,49
530	Grün	1,29
520	Hammern-Eisenstrass	1,26
543	Horazdowic-Babin	1,36
476	Janowitz	1,29
553	Katowitz	1,38
453	Kauth	1,22
484	Klattau	1,29
423	Königswart	1,05
438	Kuttenplan	1,08
525	Lititz	1,26
504	Luzan	1,31
431	Marienbad	1,08
473	Mies-Kladrau	1,19
599	Nakri-Netolic	1,47
542	Nepomuk	1,33
484	Neuern	1,29
457	Neugedein	1,22
523	Nezwiestitz	1,28
507	Pilsen K. F. J. B.	1,24
443	Plan-Tachau	1,12
516	Plzenec	1.26
507	Prestitz	1,31
583	Protivin	1,44
575	Razice	1,42
508	Spitzberg	1,22
561	Strakonitz	1,40
488	Tocnik	1.33
495	Tuschkau-Kosolup	1.21
590	Wodnian	1.45
554	Wolschan	1.35
	II. K. K. priv. Böhm. Westbahn	
503	Pilsen B. W. B.	1.24
477	Staab	1.24
463	Stankau	1,24
444	Taus	1,16

Hinsichtlich des Auf- und Abladens, sowie der Bedeckung der Sendungen gelten die Bestimmungen des Lokaltarifes der betreffenden Endbahn.

Gebühren für bahnseitige Arbeitsleistungen bei der Zollrevision bezw. Zollabfertigung in den Deutsch-Oesterreichischen Grenzstationen sind in die Frachtsätze nicht eingerechnet.

München, den 22. November 1891. (2425)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Mit dem 1. Dezember d. J. werden zu den Ausnahmetarifen für die direkte Beförderung von Gütern von Deutschen und Niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen und nach Grajewo zur Ausfuhr nach Russland die ersten Nachträge herausgegeben.

Dieselben enthalten:

1. Besondere Bestimmungen.
2. Aufhebung von Frachtsätzen der Station Mannheim der Badischen Staatseisenbahnen.
3. Frachtsätze für neu aufgenommene Stationen.

Der Nachtrag zu dem Grajewoer Ausfuhrtarif enthält ausserdem noch einen Auszug aus dem Lokal-Gütertarif der Russischen Südwestbahnen.

Exemplare der vorbezeichneten Tarifnachträge können unentgeltlich von den Verbandstationen bezogen werden.

Bromberg, den 25. November 1891. (2426)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Thüringisch - Bayerischer Güterverkehr. An Stelle der im Thüringisch-Bayerischen Gütarife vom 1. Oktober 1885 nebst Nachträgen vorgesehenen Tarifentfernungen und Frachtsätze für die Stationen Hohenbocka B. G. u. Peitz C. Gr. finden vom 1. Dezember d. J. ab für Hohenbocka B. G. die gleichen Tarifentfernungen und Frachtsätze (einschliesslich der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 8 für Glassand) Anwendung, welche der Thüringisch - Bayerische Gütertarif vom 1. September d. J. für Hohenbocka Oberl. Bhf. enthält, für Peitz C. G. diejenigen, welche sich nach den um 1 km erhöhten Tarifentfernungen für Peitz, H. S. Bhf. ergeben. Soweit diese neuen Frachtsätze für Hohenbocka B. G. und Peitz C. G. Tariferhöhungen enthalten, bleiben die seitherigen billigeren Frachtsätze bis zum 15. Januar 1892 in Gültigkeit.

Erfurt, den 26. November 1891. (2427)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zum Heft 2 des Belgisch-Südwestdeutschen Tarifs (Belgische Seehäfen-Basel) tritt am 1. Dezember d. J. ein Nachtrag I in Geltung mit ermässigten Sätzen für Loewen transit. Nachtrag kostenfrei.

Strassburg, den 21. November 1891. (2428)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Am 1. Dezember d. J. treten zu den Heften I—IV der Tarife für den Güterverkehr mit Stationen der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen die Nachträge VI, V und III in Kraft, enthaltend Tarifkilometer für verschiedene neu aufgenommene Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrheinisch) und der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen, Frachtsätze des neuen Ausnahmetarifs Nr. 8 B für die Beförderung von Eisen der Spezialtarife I und II nach Stationen der Rheinisch-Westfälischen Bahnen, anderweite theilweise ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 8 A für verschiedene Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Köln (linksrheinisch) sowie Aenderungen, Berichtigungen usw.

Soweit durch die letzteren Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen billigeren Frachtsätze noch bis zum 15. Januar 1892 in Gültigkeit.

Ferner werden mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. ab die Stationen Deutzerfeld und Kalk Rh. des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) in den Ausnahmetarif Nr. 10 (Blei usw.) der Verbands-Tarifabtheilungen A, B und G aufgenommen. Die betreffenden Frachtsätze, sowie die Tarifkilometer und Frachtsätze für die in die Tarifhefte I—IV der Verbandsabtheilung F ebenfalls neu aufgenommene Station Weingarten in Württemberg der Lokalbahn - Aktiengesellschaft in München sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren, bei welchen auch die Tarifnachträge käuflich zu haben sind.

Köln, den 25. November 1891. (2429)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Breslau - Sächsischer Güterverkehr. Am 1. Dezember d. J. tritt zu dem vom 1. August d. J. gültigen Breslau-Sächsischen Gütertarife der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält Ergänzungen bezw. Aenderungen der besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement, der besonderen Tarifvorschriften, der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger und verschiedener Ausnahmetarife, Aufnahme der an den Neubaustrecken Frevstadt Ndr./Schl.-Poppschütz, Lublinitz-Herby, Grottkau-Glambach gelegenen Verkehrsstellen, sowie der Haltestellen Penskowo und Witaszyce des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau, der Stationen Rüssen und Schöna der Sächsischen Staatsbahnen, Tarifberichtigungen und Ergänzungen.

Die für die Stationen Gera, Grosszschocher, Leipzig II (Dresd. Bhf.), Plagwitz-Lindenau, Weida, Wolfsgefärth und Zeitz eingeführten Frachtsätze und Entfernungen finden auch gleichmässige Anwendung im Verkehr mit den gleichnamigen Mitbewerbsstationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt.

Abzüge des Tarifnachtrags sind bei den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 28. November 1891. (2430)
Königliche Eisenbahndirektion.
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband, Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Verkehr. Die Gültigkeit der Frachtsätze des Ausnahmetarifes für den Transport von Kaolin im Verkehr zwischen Stationen der K. K. priv. Böhmischen Westbahn und der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen einerseits und Süddeutschen Stationen andererseits vom 1. Mai 1891 wird auf den Artikel „Chamottesteine (Chamotteziegel“ ausgedehnt.

München, den 20. November 1891. (2431)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Kombinirter Schiffs- und Bahnverkehr. Das vom 1. April 1891 gültige Verzeichniss der Zuschlagstaxen zu den direkten Frachtsätzen ab Mohács des Getreide-Ausnahmetarifes Nr. II (Verkehr mit Süddeutschland) vom 1. August 1886 wurde durch Aufnahme weiterer Stationen ergänzt. Aufschluss ertheilen die Verbandsverwaltungen.

München, den 20. November 1891. (2432)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oldenburgische Staatsbahn. Am 1. Dezember d. J. werden die neu zu eröffnenden Stationen Unter - Eschbach und Immekeppel des Eisenbahn - Direktionsbezirks Elberfeld in den Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Elberfeld einerseits und Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahnen andererseits einbezogen.

Wegen der Frachtberechnung ist das Nähere bei den betheiligten Güterabfertigungen zu erfahren.

Oldenburg, den 27. Novbr. 1891. (2433B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Zu dem **Gütertarif zwischen Stationen Deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn** kommt am 1. k. Mts. das Heft 12 mit direkten Frachtsätzen des Spezialtarifs III für die Stationen des

Direktionsbezirks Berlin zur Einführung. Dasselbe kann gegen 30 ₰ für das Stück von den betheiligten Stationen bezogen werden. (2434)

Strassburg, den 21. November 1891.

Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Dezember d. J. tritt der Nachtrag 1 zum Gütertarife vom 1. November d. J. in Kraft. Derselbe enthält neue Tarifsätze für verschiedene Stationsverbindungen und Berichtigungen.

Der Nachtrag ist bei den Güter-Abfertigungsstellen der Verbandsstationen käuflich zu haben. (2435)

Hannover, den 27. November 1891.

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. Dezember l. J. werden an Sonn- und gebotenen Feiertagen auf den auf Badischem Staatsgebiet gelegenen Stationen — ausser Hunden und Pferden — keine Thiere zur Beförderung angenommen. Ausnahmen hiervon können durch die Generaldirektion der Gr. Staatseisenbahnen zugelassen werden. (2436)

Karlsruhe, den 27. November 1891.

Generaldirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Dezember d. J. gelangen zur Einführung: Nachtrag I zum Theil II, enthaltend Ergänzungen, Aenderungen und Berichtigungen der Bestimmungen und des Waarenverzeichnisses einzelner Ausnahmetarife, und Nachtrag II zum Heft 5, enthaltend veränderte Frachtsätze für Basel (B. B.) im Verkehr mit Alt-Münsterol Grenze und sonstige Aenderungen des Tarifheftes 5. Die Nachträge sind auf den Verbandsstationen erhältlich.

Strassburg, den 25. Nov. 1891. (2437)

Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ostdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband. Am 1. Dezember 1891 treten im Ostdeutsch - Oesterreichisch-Ungarischen Verbandstarife Theil II, Heft 1 unter Aufhebung der im Nachtrage VI, Seite 8 zu diesem Tarife enthaltenen Frachtsätze für Düngemittel (Knochenmehl etc.) neue ermässigte Sätze in Kraft, über deren Höhe die Tarifbüreaus der betheiligten Verbandverwaltungen nähere Auskunft ertheilen.

Breslau, den 27. November 1891. (2438)

Königliche Eisenbahndirektion,
für die Deutschen Verbandsverwaltungen.

Am 1. Dezember d. J. tritt zu dem Theil II b vom 1. September 1889 ein Nachtrag III in Kraft.

Derselbe enthält Aufnahme neuer Französischer Stationen, sowie Aenderungen und Berichtigungen Französischer Taxen.

Die Drucksache kann von den Verbandsverwaltungen und von unserer Drucksachenkontrole unentgeltlich bezogen werden. (2439)

Strassburg, den 25. November 1891.

Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Frachtermässigung für Vichsendungen nach dem Oberschlesischen Hüttenbezirk. Die bisherige Frachtermässigung von 25 % für die Beförderung von Rindvieh und von 50 % für die Beförderung von Schafen und Ziegen in Wagenladungen von Schlesischen Stationen der früheren Oberschlesischen und Rechte Oderufer - Eisenbahn nach den in den Kreisen Tarnowitz, Tost-Gleiwitz, Zabrze, Beuthen O/S., Kattowitz und Pless gelegenen Stationen wird bis Ende Dezember 1892 unter der Voraussetzung verlängert, dass die Grenze bis dahin für die genannten Viehgattungen gesperrt bleibt.

Diese Frachtermässigung wird nur für solche Viehsendungen gewährt, welche für die vorgenannten Kreise bestimmt sind und in denselben verbleiben.

Die gemäss unserer Bekanntmachung vom 25. November 1890 gewährte Frachtermässigung für Schweine tritt mit Ende d. J. ausser Kraft.

Breslau, den 27. November 1891. (2440)

Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Nachdem die Station Sisikon der Gotthardbahn für den Güter- und Viehverkehr in Wagenladungen eingerichtet worden ist, finden sämmtliche auf Seite 11 des Tarifs für den Güterverkehr Basel Bad. Bahnhof und Waldshut - Gotthardbahn aufgeführten gemeinsamen Schweizerischen Ausnahmetarife fortan auch für den Verkehr mit dieser Station Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 26. November 1891. (2441)

Generaldirektion.

Sächsisch - Westösterreichisch - Ungarischer Verbands - Güterverkehr. Am 1. Dezember d. J. treten für die Beförderung von Schleifholz in Wagenladungen von 10 000 kg — A. T. 6 c — zwischen Dobrawoda, Neu-Cerekwe, Ober-Cerekwe und Pilgram einerseits und Berthelsdorf andererseits direkte Frachtsätze in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 27. November 1891. (2442)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Vertrags-Kohlentarif von Zechen des Ruhrgebiets nach Paris. Am 1. Januar 1892 tritt an Stelle des bisherigen Ausnahmetarifsatzes von 156,00 Frcs. für die Beförderung von Steinkohlen in Extrazügen von den Stationen Kray, Schalke und Carnap des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) nach Paris, Station der Französischen Nordbahn, ein ermässigter Ausnahmetarifsatz von 153,30 Frcs. für 10 000 kg mit Gültigkeit bis zum 31. Dezember 1894 in Kraft.

Die Anwendung dieses Ausnahmetarifsatzes erfolgt nur, wenn sich der Versender zur Auflieferung einer Transportmenge von wöchentlich mindestens drei Extrazügen mit Ladung von wenigstens je 250 000 kg auf die Dauer eines Jahres vertragsmässig verpflichtet.

Köln, den 26. November 1891. (2443)

Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Staatsbahnverkehre Frankfurt a/M.-Altona und Frankfurt a/M. - Hannover. Mit Gültigkeit vom 1. Dezember l. J. ab kommen für Seife zur überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht im Verkehre von Offenbach nach den Stationen Hamburg H., Bremen, Bremerhafen, Cuxhaven, Geestemünde, Harburg H. und Harburg U. E. ermässigte Frachtsätze zur Einführung, welche bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren sind.

Frankfurt a/M., den 26. Nov. 1891. (2444)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Magdeburg - Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Dezember d. J. werden die Stationen Unseburg und Wolmirsleben des Direktionsbezirks Magdeburg in den direkten Verkehr mit Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie der Station Reichenberg der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilt unser Verkehrsbüreau nähere Auskunft.

Dresden, am 28. November 1891. (2445)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 2. Dezember d. J. wird die im diesseitigen Bezirk gelegene Haltestelle Corschenbroich, welche bisher nur dem Güterverkehr diente, auch für die Abfertigung von lebenden Thieren eingerichtet.

Köln, den 2. Dezember 1891. (2446)

Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Einführung direkter Frachtsätze für die Bayerische Station Otterfing. Mit Gültigkeit vom 15. Dezember d. J. ab gelangen im Magdeburg - Bayerischen Güterverkehr direkte Frachtsätze für die neu eröffnete Bayerische Station Otterfing zur Einführung, über deren Höhe die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung Auskunft ertheilen.

Magdeburg, den 27. November 1891. (2447)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarife für die Beförderung von frischem Fleisch als Eilgut von Wien, Köbánya und Budapest nach Delle transit (für Paris). Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1891 treten für die Beförderung von frischem Fleisch als Eilgut, sowie von Zuladungen zu den Fleischtransporten als Eilgut, im Verkehre von den in der Ueberschrift genannten Stationen nach Delle transit (für Paris) neue Ausnahmetarife, und zwar getrennt für den Verkehr ab Oesterreichischen und ab Ungarischen Stationen in Wirksamkeit.

Hierdurch werden der gleichnamige Tarif vom 1. Februar 1890, sowie die für Zuladungen zu den Fleischtransporten im Instruktionswege eingeführten Frachtsätze aufgehoben und ersetzt.

Exemplare der neuen Tarife sind bei den betheiligten Oesterreichisch - Ungarischen Bahnverwaltungen, beziehungsweise Stationen um den Preis von 10 kr. = 20 Cts. pro Exemplar erhältlich.

Wien, am 17. November 1891. (2448)

Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
zugleich namens der übrigen betheiligten
Eisenbahnverwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahn - Verband. Einführung von neuen Tarifen und von Nachträgen zu den gegenwärtig gültigen Tarifen. An Stelle der im Oesterr.-Ungar.-Russischen Verbandstarif Theil II vom 20. Dezember a. St. 1882/1. Januar n. St. 1883 enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit Russischen Stationen über Warschau und Brest hinaus, deren Aufhebung in der Nr. 82 vom 21. Oktober l. J. und in der Nr. 91 vom 21. November l. J. der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen verlautbart wurde, treten mit 20. Dezember a. St. 1891/1. Januar n. St. 1892 folgende neue Verbandstarife in Kraft:

Theil II, Heft 1 für den direkten Verkehr in der Richtung von Oesterreich nach Russland,

Theil II Heft 2 für den direkten Verkehr in der Richtung von Russland nach Oesterreich.

Mit dem gleichen Termine treten in Wirksamkeit:

Der IV. Nachtrag zum Theil I des Verbandtarifes vom 20. Dezember a. St. 1882/1. Januar n. St. 1883, enthaltend:

a) Ausserkraftsetzung der Tarifvorschriften und der Güterklassifikation rücksichtlich des Verkehrs mit Stationen der Russischen Eisenbahnen über Brest und Warschau hinaus, welche Bestimmungen in die Hefte 1 und 2 zum neuen Theil II. aufgenommen wurden.

b) Aenderungen der Anlagen 1, 2 und 3.

c) Aenderung der Zusatzbestimmungen zu § 57 des Betriebsreglements.

Der XXIX. Nachtrag zum Tarif Theil II, gültig vom 20. Dezember a. St. 1882/1. Januar n. St. 1883, und der

V. Nachtrag zu dem vom 26. Juni a. St./8. Juli n. St. 1886 gültigen Ausnahmetarif für den Transport von Getreide etc., laut welcher Nachträge die in den genannten Tarifen enthaltenen und bisher gültigen Schnittsätze in Gulden-, bezw. Markwährung für den Verkehr mit Stationen der Warschau-Wiener, Warschau-Terespoler und Lodzer Eisenbahn über den 20. Dezember a. St. 1891/1. Januar n. St. 1892 hinaus bis zur Einführung von Tarifen für den Oesterreichisch-Ungarisch-Warschauer Eisenbahnverband in Kraft bleiben.

Ab 20. Dezember a. St. 1891/1. Januar n. St. 1892 findet im gesammten Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Verbandsverkehre mit Einschluss des Getreide- und des Russisch-Oesterr. Flachsverkehrs eine Abfertigung nur mehr via Granica und Radziwilow und nicht mehr via Sosnowice statt.

Wien, am 24. November 1891. (2449)

Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Aufhebung des direkten Ausnahmetarifes für Kaolin- etc. Transporte vom 5. Mai 1885 betreffend. Mit 31. Dezember 1891 tritt der ab 5. Mai 1885 gültige Ausnahmetarif für die Beförderung von Kaolin, Porzellanerde, Pfeifenerde, Chinaclay etc. von den Stationen Doban, Kaznau und Tremosna der K. K. Oesterr. Staatsbahnen und den Stationen Nürschan, Pilsen, Rokycan und Staab der K. K. priv. Böhm. Westbahn nach einigen Stationen der K. K. priv. Böhm. Nordbahn, der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, dann nach der Station Halbstadt der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft sammt den Nachträgen I und II ausser Kraft.

Prag, am 20. November 1891. (2450)

Die Betriebsdirektion
der K. K. priv. Böhmischen Westbahn,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Königl. Ungar. Staatsbahnen. Einführung des Nachtrages I zum Gütertarife (Theil II) der Torontaler Lokaleisenbahn. Zu dem vom Tage der Eröffnung der Linie Nagy-Margita-Versecz gültigen Gütertarife (Theil II) der im Betriebe der Königl. Ung. Staatseisenbahnen stehenden Torontaler Lokaleisenbahnen tritt mit 1. Dezember 1891 der I. Nachtrag in Kraft, welcher die Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen und Berichtigungen, neue Stationstarife und Aenderungen, bezw. Ergänzungen infolge Eröffnung der Ausweiche Szivattyútelep für den Wagenladungs-Frachtgutverkehr enthält.

Nachträge sind in der Tarifabtheilung der Königl. Ung. Staatseisenbahnen zum Preise von 5 kr. pro Stück erhältlich.

Budapest, am 24. November 1891. (2451)

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Oldenburgische Staatsbahn. Am 1. Dezember d. J. wird der an der Strecke Ihrhove-Neuschanz gelegene Haltepunkt Hilkenborg für den beschränkten Personenverkehr eröffnet.

Näheres ist auf den betheiligten Stationen sowie bei unserem Verkehrsbüreau zu erfahren.

Oldenburg, den 25. November 1891. (2452)

Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

---

5. Verdingungen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Ausgeschrieben wird die Lieferung von

ca. 1150 cbm kiefernen Brettern,
„ 3300 „ fichtenen dergl., davon
ca. 2500 cbm in gewöhnlicher Qualität,
„ 800 cbm in Extraqualität und
„ 17 cbm kiefernen und fichtenen Stollen

für den Bedarf der Maschinenwerkstätten im Jahre 1892.

Die Lieferungsbedingungen und die Maassverzeichnisse für die vorstehend gedachten Hölzer und Angaben über den Bedarf der verschiedenen Werkstättenstationen sind von der Maschinen-Hauptverwaltung in Chemnitz gegen Einsendung einer Gebühr von 30 ₰ zu beziehen; dieselben können aber auch im Büreau der Maschinen-Hauptverwaltung, sowie bei den Bezirks-Maschinenmeistereien Leipzig I und II und Dresden-Neustadt eingesehen werden.

Die Angebote auf die Hölzer bez. auf Theillieferungen haben sich auf den Preis für das Kubikmeter, sowie auf die fracht- und spesenfreie Anlieferung nach den Werkstättenstationen Chemnitz, Leipzig I und II, Dresden-Neustadt I und Radebeul zu beziehen, sie sind mit der Aufschrift „Angebot auf Kiefern- und Fichtenholz“ bis zum 19. Dezember d. J., Mittags 12 Uhr, an die unterzeichnete Königliche Generaldirektion versiegelt und portofrei einzusenden und werden am gleichen Tage, Nachmittags 2 Uhr, in Gegenwart etwa erschienener Anbieter geöffnet werden.

Die Auswahl unter den Bietern, welche bis mit 13. Januar 1892 an ihre Gebote gebunden bleiben, wird vorbehalten. Wer bis dahin Nachricht über die Annahme seines Angebotes nicht erhält, hat dasselbe als abgelehnt zu betrachten.

Dresden, am 25. November 1891. (2453)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Die Lieferung verschiedener, für die Werkstätten der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen erforderlichen Materialien und Vorrathsstücke soll vergeben werden und zwar:

1. Stahl, Stahldraht, Weiss- und Zinkblech,
2. Drahtgewebe, feines, Eisendraht, Nägel, verschiedene,
3. Holz- und Schlüsselschrauben, Verkleidungsschrauben, blanke Schliessen,
4. Feilen und Bohrer,
5. Durchschläger, Maassstäbe, stähl., Sägen, Sägenblätter, Zirkel,
6. Fahrkartendatum-Pressen, Handelsgewichte, Schraubenschlüssel, Stopfhacken und Vorlegeschlösser,
7. Anheizessen, gusseis., Bleiverschlüsse, Ketten, eis., Unterlegscheiben, rohe,
8. Töpfe, blech. und gusseis., Giesskannen, Feuerzeichen, Spucknäpfe, emaill.,
9. Farben, trockene,
10. Bimstein, versch., Borax, Kolophonium, Kali, Kreide, Dän. und geschlämmt, Soda, kaust. und krystall.,
11. Chlorkalk, Graphit, Korke, Putzpulver, Schmirgel, Schmierseife, Wagenlichte, Leim, Schwefel,
12. Firniss, Siccatif, Waterproof, Gasöl, Putzöl, Talg, Terpentinöl, Spiritus, denat.,
13. Plüsch, Vorhangstoff, wolln. Decken, wolln. Garnwolle, Lincruste, Linoleum-Fussdecken, Wachsbarchent,
14. Leinwand, versch., Güterdecken, Spritzenschlauch, Gurt, Feuereimer, leinene, Wergstricke,
15. Leder, verschiedenes,
16. Fensterglas, Personenwagenglas und Milchglastafeln,
17. Glas- und Steingutwaaren,
18. Holzkohlen, weiche, Bremspfähle, Wassereimer, hölz., Handkarren, hölz., Papierkörbe, Rohrkohlenkörbe,
19. Hikorystiele, Drehsessel, Stühle, Stuhlsitze, Ruthenbesen und Strohgeflecht,
20. Lederkohle und Klauenkohle.

Lieferungsbedingungen hierzu nebst Angebotsbogen können auf postfreies Ansuchen unter genauer Angabe der betr. Materialien, für welche die Bedingungen gewünscht werden, gegen Einsendung von 40 ₰ für jede einzelne Nummer, einschliesslich Rückporto, von der Magazin-Hauptverwaltung in Chemnitz bezogen werden. Lieferungsangebote sind spätestens bis zum

18. Dezember 1891

an die genannte Stelle einzureichen.

Chemnitz, den 28. Novbr. 1891. (JC2454)

Maschinen-Hauptverwaltung
der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Die Lieferung von 4 Hebeböcken nebst 2 Querträgern für 40000 kg Gesammttragkraft zum Heben von Lokomotiven soll vergeben werden. Die Bedingungen sind von der unterzeichneten Stelle zu beziehen. (2455)

Giessen, den 28. November 1891.

Der Grossh. Maschinenmeister
der Oberhessischen Eisenbahnen.

Königliche Eisenbahndirektion Berlin. Verdingung von 504 Lokomotiven, und zwar:

a) 96 vierachsigen Schnellzug-Lokomotiven mit Tendern in 7 Loosen,
b) 49 vierachsigen Personenzug-Lokomotiven mit Tendern in 2 Loosen,
c) 165 Normal-Güterzug-Lokomotiven mit Tendern in 10 Loosen,
d) 49 Güterzug-Verbund-Lokomotiven in 3 Loosen,
e) 41 Personenzug-Tenderlokomotiven in 3 Loosen,
f) 54 Normal-Tenderlokomotiven mit 7 t Raddruck in 6 Loosen,
g) 50 Normal-Tenderlokomotiven mit 5 t Raddruck in 4 Loosen

am Sonnabend, den 12. Dezember 1891, Vormittags 11 Uhr. Angebote sind postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lokomotiven“ an das maschinentechnische Büreau Berlin W, Königgrätzerstrasse 132, bis zu der vorstehend für die Eröffnung

der Angebote bestimmten Zeit einzureichen. Ebendaselbst können Angebotbogen, Bedingungen und Zeichnungen eingesehen und gegen postfreie Einsendung von 9,00 ℳ baar oder in Zehnpfennig-Reichspost-Briefmarken bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 12. Januar 1892. (2456MG)

Berlin, 23. November 1891.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Verkauf von Radsätzen. Wir haben über 200 ältere aber noch brauchbare Radsätze, deren Achsenstärke den hierseitigen Vorschriften nicht mehr entspricht, zusammen oder in Theilen zu verkaufen. Die Abgabebedingungen nebst Zeichnung sind bei uns einzusehen oder gegen 40 ₰ zu erhalten. Verkaufsziel 21. Dezember 1891. (2457)

Gr. Verwaltung der Hauptwerkstätte in Karlsruhe.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Billetschränke

einfache, rechteckige und runde drehbare, mit Gefächern von Weissblech liefert die Billetschrankfabrik von

Chr. Hartmann in Elberfeld.

Referenzen: Die verehrlichen Eisenbahn-Direktionen zu Elberfeld, Köln rechtsrheinisch, Münster, Strassburg, Magdeburg, Blankenburg, Breslau, Christiania u. a.

Taschen-Plombirzangen von Gussstahl für Bremsenverschlüsse,

das Beste, was für diesen Zweck existirt, empfiehlt die

Gandenberger'sche Maschinenfabrik Georg Goebel in Darmstadt.

Specialität: Fahrkartenmaschinen und Apparate.

Felten & Guilleaume, Carlswerk, Mülheim Rh.

Die Portland-Cement-Fabrik

Dyckerhoff & Söhne

in Amöneburg bei Biebrich am Rhein

liefert ihr bewährtes vorzügliches Fabrikat unter Bürgschaft für höchste Festigkeit und Zuverlässigkeit.

Goldene Staats-Medaille.

Productionsfähigkeit der Fabrik: 500000 Fässer pro Jahr. Niederlagen an allen bedeutenderen Plätzen.

Düsseldorf 1880.

Medaille Breslau 1869.

Goldene Medaille, höchste Auszeichnung im Internationalen Wettstreit Arnheim (Holland) 1879.

Verdienst-Medaille Wien 1873.

Goldene Medaille Offenbach a/M. 1879.

Diplom A: **Erster Preis** für ausgezeichnete Leistung Kassel 1870.

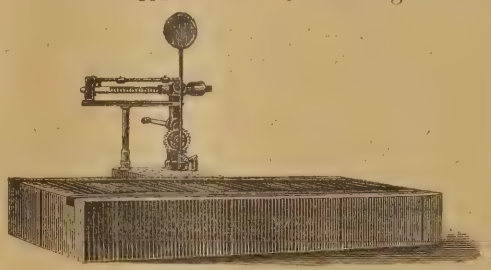
Carl Schenck, Eisengiesserei & Waagenfabrik, Darmstadt

Waggonwaagen mit und ohne Geleisunterbrechung

592 Stück in 8 Jahren geliefert.

Fundament in Stein und Eisen.

Belag in Holz, Riffelblech oder Gusseisen.



Signälscheibe einfach oder mit Sicherheitsvorrichtung.

Entlastung bei Waggonwaagen **ohne** Geleisunterbrechung mit 15 Umdrehungen.

Bei Waggonwaagen **mit** Geleisunterbrechung mit 6 Umdrehungen der Kurbel

eventuell mit **hydraulischer** oder **electrischer** Hebung der Brücke.

Auswiegung durch Laufgewicht, meistens verbunden mit **Schenck's Registrirapparat.** Verbreitet in ca. 2500 Exemplaren.

Taus	Hund	Zehn	Kilo		
9	6	5	3	Brutto	Empfänger
1	4	9	6	Tara	Datum
				Netto	

Prospecte gratis und franco.

Im Uebrigen liefere ich Waagen jeder Art und Grösse.

Kgl. Pr. silberne Staatsmedaille.

Erdmann Kircheis, Aue i. S.

Kgl. Pr. goldene Staatsmedaille.

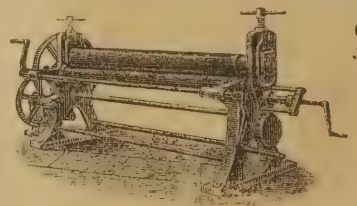
Maschinenfabrik und **Eisengiesserei.**

Specialität: Maschinen, Werkzeuge, Stanzen etc. zur Blech- und Metallbearbeitung.

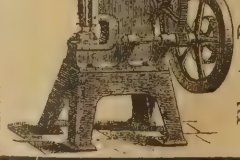
Grösstes Etablissement in dieser Branche.

32mal höchst prämiirt auf allen beschickten Ausstellungen. Diverse Staatsmedaillen, Ehrenpreise, Ehrendiplome und sonstige hohe Auszeichnungen.

Mehrere Patente im In- und Ausland!



Garantie für bestes Material u. beste Ausführung!



Illustr. Preiscour. gratis und franco.

Gegründet E. K. 1861.

Jahresproduction 7000 Maschinen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 95. 1891.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk.
pränumerando franklirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 5. Dezember 1891.

Inhalt:

Von Altona nach San Francisco. (Fortsetzung.)
Vereins-Mittheilungen:
Neue Vereinsbahnstrecken.
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Neue Lokalbahnen.
Die Eisenbahnen im Okkupationsgebiete.
Die projektirte Wiener Stadtb.
Neuauflage des Eisenb.-Betriebsreglements.
Enquete im Oesterr. Handelsministerium über die Eisenbahnbrücken.
Ertheilung bezw. Erstreckung von Vorkonzessionen in Oesterr.
Ermässigung des Schienenzolles.
Der Betrieb und der Geschäftsbericht der Oesterr. Staatsb.
Gliederung des Eisenbahnnetzes in Oesterreich-Ungarn.
Schmalspurbahnen in Ungarn u. das Bosnische Eisenbahnnetz.
Haftung für Unfälle auf v. Staate betrieben. Lokalb. (Rechtsfall).
XXI. Jahrg. d. Eisenbahn-Jahrbuches vom Regierungsrath Ignaz Konta.
Börsenbericht.
Aus Frankreich:
Der techn. Eisenb.-Betriebsrath.
Aus Italien:
Betrieb.
Bauten und Entwürfe.
Urtheile des Reichsgerichts:
Erkenntniss vom 8/5. 1891.
Verschiedenes:
Staatsbeihilfen für die Canadischen Eisenbahnen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Berichtigungen.
2. Eröffnung von Stationen.
3. An- und Vermiethung von Wagen.
4. Güterverkehr.
5. Personen- und Gepäckverkehr.
6. Lieferfristen.
7. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Von Altona nach San Francisco.

(Fortsetzung aus Nr. 91.)

5. Auf der Denver Rio Grande Bahn nach Salt Lake City. Ein Tag bei den Mormonen. Durch die Amerikanische Wüste nach Californien.

In Colorado Springs, einem in kahler Steppe belegenen reizlosen Kurort, woselbst ich des mangelhaften Anschlusses halber mich eine Stunde aufzuhalten genöthigt war, bestieg ich kurz vor zwölf Uhr Mittags am Dienstag, den 10. Juni, den Zug der Denver Rio Grande Bahn, der mich nach dem Fahrplan in zweiunddreissig Stunden, also bis Mittwoch Abend um acht Uhr, nach Salt Lake City bringen sollte. Als „scenic line of the world“, als scenisch schönste Linie der Welt, ist in den zahlreich ausgegebenen Prospekten die vor uns liegende Strecke bezeichnet, und dies Mal sollte ich nicht enttäuscht sein, denn die Scenerie, die sich kurz hinter Pueblo, der Mittagsstation, eröffnet, ist in der That über alle Beschreibung grossartig. Immer näher kommen uns die Berge, immer gewaltiger thürmen sie sich zu beiden Seiten der Bahn, immer dichter rücken sie an die schmale Trace heran, auf der wir uns bewegen, bis wir uns rechts und links von himmelhohen Felswänden eingeschlossen sehen. Bei Cañon City beginnen die Cañons, die furchtbaren Spalten und Klüfte, die der Arkansas in das Gebirge gerissen hat, und bei jeder der zahlreichen Windungen, welche die Bahn macht, bietet sich ein neuer, grandioser Blick in die wilde Hochgebirgsnatur. Geradezu überwältigend ist das Schauspiel im „Gran Cañon of the Arkansas“, wo der Fluss in einer Länge von acht Meilen zwischen senkrechten, bis zu einer Höhe von zweitausend Fuss empor steigenden Wänden in einer winzigen Spalte schäumend und tosend sich den Weg bricht, und noch in diesem engen Raum die Menschenhand einen Platz für die Schienenstrasse zu schaffen verstanden hat. Mit bewunderungswürdiger Kühnheit ist an dieser Stelle, die wir im offenen Aussichtswagen durchfahren, die Bahn gebaut; bald klammert sie sich mit unzähligen Trägern und Stützen an die steil emporragenden Felsen, bald saust der Zug auf leichtem, schwankem Holzgerüst, donnernden Widerhall weckend, über eine Querschlucht, bald windet er sich, vom Gischt besprüht, im Strombett selbst. Am engsten wird die Kluft, am steilsten und wildesten die zu beiden Seiten überhängende Felswand in dem, „Royal George“ benannten Theile des Gran Cañon, wo die Maschine uns über die berühmte „swinging bridge“ schleppt, die zwei hundert Fuss lang, an riesigen, auf beiden Seiten in die Felswände verankerten Trägern aufgehängt ist. Bei Anbruch der Dämmerung sind wir auf dem höchsten Punkt angelangt, den die Bahn überschreitet, dem 10 850 Fuss hohen Marshall-Pass, der wieder von noch höheren, kahlen Gipfeln, der Sangre de Christo Kette, mit dem 14 000 Fuss hohen Mount Ouray, einem erloschenen Vulkan, überragt ist. Hier ist, wie die Amerikaner sagen, der Rückgrat der Felsengebirge; von hier enteilen die Gewässer ostwärts nach dem Atlantic, westwärts nach dem Stillen Ozean.

Während des kurzen Halts, den wir in der Einöde dort oben machen, wird uns die wenig tröstliche Mittheilung, dass der Zug wegen eines Umbaues auf der eingeleisigen Strecke in Gunnison, woselbst wir gegen zehn Uhr Abends eintreffen sollen, zwölf Stunden liegen bleiben müsse, und sonach unsere Ankunft in Salt Lake City, statt Mittwoch Abend, erst Donnerstag früh zu erwarten sei. Mit der Resignation, die ich mir bereits angewöhnt habe, finde ich mich in die Nothwendigkeit, wieder eine Nacht mehr unterwegs zuzubringen, und mache es mir in der alsbald im Wagen hergerichteten Lagerstatt mit der Aussicht bequem, mich wenigstens gründlich auszuschlafen. Doch schon vor sieben Uhr werde ich am anderen Morgen aus dem festen Schlummer mit der Aufforderung geweckt, schleunigst aufzustehen und mich anzukleiden, um in einem dicht bei der Station gelegenen kleinen Wirthshause mein Frühstück einzunehmen, da der Zug bereits in einer halben Stunde weiter gehen werde. Ich komme dieser Aufforderung schleunigst nach, giesse in der mir bezeichneten Wirthschaft, die sich als eine Kneipe ärmlichster Art herausstellt, einen kaum geniessbaren Kaffee hinunter, stürze zurück, um nur nicht die Abfahrt zu versäumen, und erfahre nun, dass meine Eile unnöthig gewesen, da wir, infolge anderweit eingegangener Nachricht, für's Erste noch nicht aufbrechen würden. Wie lange der Aufenthalt noch dauern werde, weiss kein Mensch; aber auch keiner der zahlreichen Reisenden zeigt sich besonders unruhig oder ungeduldig, vielmehr nehmen Alle die Situation mit bestem Humor hin, und eine allgemeine Heiterkeit entsteht, als plötzlich an einem der Wagen auf einem grossen Zettel nachstehende Bekanntmachung erscheint: „Dieser Zug geht bestimmt zur fahrplanmässigen Zeit heut — oder morgen ab.“

Ich, bei meiner karg bemessenen Zeit, finde die Sache im Ganzen nicht so gemüthlich und besonders schmerzlich fühle ich mich berührt, als ich jetzt nachträglich an der anderen Seite der Bahn ein hoch elegantes, „La Veta-Hôtel“ benanntes Gasthaus entdecke, wo ich zweifellos in angenehmerer Umgebung und in besserer Zubereitung mein Frühstück hätte einnehmen können. Das Hôtel rührt, wie mir erzählt wird, aus einer Zeit her, wo Gunnison — der Mittelpunkt eines ergiebigen Silberdistrikts — einigen unternehmenden Leuten in St. Louis als besonders aussichtsvolles Spekulationsfeld erschienen war; kaum gegründet, fertiggestellt und mit dreihundert Betten ausgestattet, war es auch bereits verkracht, und heut steht es fast das ganze Jahr über leer. Auf alle Fälle beschloss ich, mir das Hotel im Innern anzusehen; die geräumige Vorhalle war ganz im Stil der grossen Newyorker Gasthäuser gehalten, in einer Fensternische stand ein bequemes Schreibpult, auf welchem elegante Briefbogen mit Firma und Abbildung des Hotels so einladend herumlagen, dass ich, kurz entschlossen, mir's bequem machte, um den unfreiwilligen Aufenthalt zur Erledigung einiger Briefe zu benutzen. Kaum hatte ich jedoch zu schreiben angefangen, als der Zug, den ich wohlweislich im Auge behalten hatte, plötzlich, ohne dass irgend welche Benachrichtigung erfolgt, ein Pfiff ertönt oder sonst ein Signal gegeben worden wäre, sich langsam in Bewegung setzte. Ich hatte kaum so viel Zeit, aus dem Hause heraus, über den Bahnsteig hinweg an den Zug heranzukommen und konnte froh sein, dass es mir, wenn auch mit grösster Gefahr für meine unteren Gliedmaassen, gelang, den Tritt des letzten Wagens zu erklimmen.

Eine Stunde hinter Gunnison kommen wir in den Black Cañon, in dem wir eine Strecke von mehreren Meilen auf einem aus dem lebenden Gestein herausgehauenen Plateau dahinrollen. Noch immer thürmen sich zu beiden Seiten Felswände, die vorübergehend bis zu einer Höhe von zweitausend Fuss sich erheben; doch hier und da beginnt das Gebirge bereits einen weniger schroffen, freundlicheren Charakter anzunehmen und zeigt an einzelnen Stellen nicht nur Tannen, sondern auch Laubwald. Mitten im Cañon, an einer Stelle, wo die Schlucht sich amphitheatralisch erweitert, steht die Curricanti-Nadel, ein gewaltiger, steil abfallender, röthlich schimmernder Monolith, den mein Reisehandbuch in Bezug auf Anmuth und Ebenmaass der Formen der Nadel der Kleopatra an die Seite stellt. In Grand Junction, wo Mittagsstation gemacht wird, gehen wir auf die Rio Grande Western Bahn über; unter beständigem Wechsel der Szenerie vergeht der Tag, auch die zweite Nacht wird im Schlafwagen leidlich verbracht, und als Donnerstag früh der „breakfast call“ ertönt, sind wir in Provo und befinden uns bereits in Utah, dem Lande der Mormonen. Seitwärts liegt der Süsswassersee Utah, der, wie in Palästina der See Genezareth mit dem Todten Meer, mit dem grossen Salzsee durch einen Fluss verbunden wird, dem die „Heiligen der letzten Tage“ den Namen Jordan beigelegt haben, um die biblische Analogie vollständig zu machen und zugleich anzudeuten, dass das Land von der göttlichen Vorsehung selbst zum Sitz des neuen Zion vorherbestimmt sei.

Utah, nach einem gleichnamigen Indianerstamm benannt, der das Land ursprünglich bewohnt hat, ist noch nicht als Staat in die Union aufgenommen, sondern figurirt noch immer als Territorium, d. h. es ist nicht im Bundeskongress vertreten, und der Gouverneur wie die anderen höheren Beamten werden nicht vom Volke gewählt, sondern vom Präsidenten ernannt, obgleich das Land bereits gegen 220 000 Einwohner zählt und nicht nur durch Ackerbau, Viehzucht und einen ausgedehnten Bergwerksbetrieb, sondern auch durch eine sonstige gewerbliche Thätigkeit vielseitigster Art sich zu einer Blüthe und einem Wohlstand aufgeschwungen hat, der von manchem der kleineren Unionsstaaten nicht erreicht wird.

Die Geschichte des Zuges der Mormonen aus ihrer früheren Heimath nach ihrem jetzigen Wohnsitz liest sich wie ein Kapitel aus der Bibel und gemahnt an den Exodus im alten Testament.

Nachdem Joë Smith, der Stifter der Sekte in Carthago im Staate Illinois ermordet, und auch ihre letzte Niederlassung, Nauvoo am Mississippi Angesichts der in hellen Haufen mit Geschütz anrückenden und zu einer regelrechten Belagerung sich anschickenden Nachbarbevölkerung unhaltbar geworden war, setzte sich im Anfang des Jahres 1847, mitten im strengsten Winter, unter Führung ihres neuen Hauptes und Propheten, des früheren Zimmermanns Brigham Young die gesammte Masse der Mormonen, viele Tausende an der Zahl, in Bewegung, um jenseits der grossen Berge, im fernen wilden Westen sich eine neue Stätte zu gründen. Zu Fuss, auf Eseln und Maulthieren, zu Wagen und auf Karren, zogen die Schaaren der Männer, Weiber und Kinder, in verschiedene Karawanen getheilt und von den Führern musterhaft in Ordnung gehalten, durch die Prairien, über die hohen, unwirthlichen Pässe der Felsengebirge und durch die Wüste, um nach einer monatelangen Wanderung, voll der unsäglichsten Gefahren und Entbehrungen und nachdem sie eine Strecke von mehr als fünfzehnhundert Meilen durch unbewohntes, aller Hilfsquellen baares Land zurückgelegt, in die Ebene des grossen Salzsees hinabzusteigen, in der sie das von Brigham Young ihnen verheissene neue Kanaan erblickten. Zwanzigtausend Quadratmeilen des Landes waren und sind noch jetzt eine, jeder Bewirthschaftung unzugängliche Wüstenei; zwei Fünftel von Utah sind von den rauhen Höhen des Wahsatchgebirges bedeckt, und so blieb die Kultur auf einen, zwar siebenhundert Meilen langen, aber nur zehn Meilen breiten Thalstreifen beschränkt, diese Fläche aber, die früher gleichfalls eine völlige Wildniss war, haben die Mormonen in ein blühendes Acker- und Gartenland verwandelt, in dem jeder Fuss breit bewässert, bebaut und bepflanzt ist. An reichen Mais- und Weizenfeldern, prächtigen Baumpflanzungen und wohlgehegten Gärten vorüberfahrend nähern wir uns dem Ziele und gegen zehn Uhr Vormittags läuft der Zug in Salt Lake City ein. Mit einer begreiflichen Spannung und Neugier betritt der Fremde die Stadt; aber die Hoffnung, etwas ganz Besonderes, Romantisches, Geheimnissvolles zu finden, wird, heut zu Tage wenigstens, nicht mehr erfüllt, und namentlich von der Vielweiberei und

ihren Mysterien ist weder den Häusern in ihrer äusseren Einrichtung, noch den Bewohnern in ihrem Wesen etwas anzumerken. Von den, etwas über 30 000 zählenden Einwohnern besteht jetzt bereits nahezu die Hälfte aus „gentiles“ oder Heiden, und auch bei den Mormonen ist die Polygamie aus der Oeffentlichkeit ganz verschwunden, seitdem von Bundeswegen durch eigens dazu eingesetzte Beamte in jedem zur Kenntniss der Behörden kommenden Falle unnachsichtlich eingeschritten wird. Seitdem die Gentilen, die noch bis in die siebziger Jahre zeitweise dem grössten Terrorismus ausgesetzt und beständig in Gefahr waren, der strafenden Hand des Propheten und seiner „destroying angels“ zu verfallen, auch die Stadtverwaltung in die Hand bekommen haben, erscheint die Macht des Mormonenthums völlig gebrochen, und über kurz oder lang ist ein neuer Auszug zu erwarten, zu welchem von dem ältesten Sohne des verstorbenen Brigham Young durch den Ankauf grosser Ländereien in Mexiko anscheinend bereits die ersten Vorbereitungen getroffen sind.

Die Stadt macht einen ungemein sauberen und freundlichen Eindruck; die Strassen, zum grössten Theil über hundert Fuss breit, sind mit schattigen Bäumen besetzt und von lebendigem, klarem Wasser in Rinnen durchflossen, während von den hohen Bergen, welche die Stadt in prächtigem Kranze umgeben, beständig ein erfrischender Hauch in die Ebene hinabströmt. Nur in der main street, woselbst die grossen Hôtels und Banken, neben stattlichen Waarenhäusern — stores — und grossartigen Läden sich angesiedelt haben, sowie in deren unmittelbarer Nachbarschaft schliessen die Bauten dicht an einander an, in allen andern Strassen stehen die Häuser inmitten reich prangender Blumen- und Obstgärten, die dem ganzen Bilde einen ländlich friedlichen, überaus anmuthigen Charakter verleihen.

Die Hauptsehenswürdigkeiten von Salt Lake City drängen sich im „sacred square“, dem Tempelviereck zusammen. Ich besuche zuerst das berühmte Tabernakel, das Gotteshaus der „latter day saints,“ einen unschönen Holzbau von elliptischer Form, der schon von Weitem durch sein kolossales schildkrötenförmiges, von zahlreichen Sandsteinpfeilern getragenes Dach auffällt, im Innern jedoch, ausser einer wunderbaren Akustik, die jedes an dem einen Ende des riesigen Raumes auch nur leise geflüsterte Wort am andern Ende deutlich hörbar macht, und einer ungewöhnlich grossen Orgel nichts bietet, als eine zahllose Reihe von Holzbänken und Galerien, die für mehr als zwölftausend Personen Sitzplätze bieten sollen. Neben dem Tabernakel erhebt sich ein aus mächtigen Granitblöcken hergerichteter grossartig angelegter neuer Tempelbau, an dem bereits seit mehr als zehn Jahren gearbeitet wird, und auf welchen nahezu vier Millionen Dollar schon jetzt verwendet sind, der aber bei den enormen Kosten, der seine Fertigstellung erfordern würde, vielleicht niemals vollendet werden wird. Ein anderes im Tempelviereck belegenes stattliches Gebäude: die grosse Assembly Hall oder Versammlungshalle besah ich nur nur von aussen, und dem „Endowment House“, in welchem die „Ansieglungen“ oder Trauungen und sonstige religiöse Akte vorgenommen werden, darf der Ungläubige sich überhaupt nicht nahen. Nachdem ich noch Brigham Young's Grab besucht und sein ehemaliges Wohnhaus sowie den sogenannten „Bienenstock“ und das „Löwenhaus“, villenartige Bauten, in welchen zwanzig seiner Frauen untergebracht waren, mir hatte zeigen lassen, fuhr ich auf einer kleinen schmalspurigen Bahn im offenen Wagen durch eine freundliche Landschaft nach dem zwölf Meilen entfernten Garfield Beach, einem an den felsigen Abhängen des Wahsatchgebirges auf der einen, am grossen Salzsee auf der anderen Seite belegenen Badeort: ein Aufenthalt, so grossartig und entzückend zugleich, wie ich ihn ähnlich wenig gesehen; rechts die hohen schneebedeckten Berge, links der bald azurblau, bald smaragdgrün schimmernde Salt Lake, dazu ein Himmel so tiefblau, wie nur in Unteritalien und dabei ein fröhlich bewegtes Badeleben.

Eine merkwürdige Erscheinung ist der grosse Salzsee selbst; 1 280 m über dem Meere belegen, hat er bei einer nur geringen, 11 m nirgends übersteigenden Tiefe, einer Länge von etwa 120 km und einer Breite von 48 km einen Gesammtflächeninhalt, der den des Bodensees mehr als zehn Mal übertrifft, und ist so salzhaltig, dass kein Thier in seinem Wasser zu leben vermag, wenngleich zahlreiche Vögel dicht über seinem, durch mehrere Inseln anmuthig unterbrochenen Spiegel sich tummeln. Infolge des hohen Salzgehaltes bildet der See eine natürliche Soole von solcher Dichtigkeit, dass ein Mensch darin nicht untersinken kann, vielmehr, sowohl auf dem Rücken liegend wie in sitzender Stellung vom Wasser getragen wird: eine Thatsache, die ich an mir selbst erprobte, indem ich ein Bad nahm. In hohem Grade erfrischt und erquickt liess ich mich darauf in dem luftigen Strandpavillon nieder, wo eine kleine Kapelle, bestehend aus einem Engländer, einem Schweden und drei Amerikanern, unter Leitung eines Ungarn Strauss'sche Walzer spielte, und neu gestärkt kehrte ich nach Salt Lake City zurück, um nach einer Wanderung durch die elektrisch beleuchteten Strassen und nachdem ich zum Andenken ein Exemplar des „Book of Mormon“, der mormonischen Bibel erstanden hatte, über Ogden auf der Central Pacific Bahn meine Reise fortzusetzen.

Als ich am nächsten Morgen erwache, befinden wir uns in der grossen Amerikanischen Wüste, in der wir nunmehr Stunden lang dahin fahren, um auf hunderte von Meilen nichts zu erblicken als eine graue, trostlos öde, von jeder Vegetation entblösste Steppe. Kein Baum, kein Strauch ist weit und breit zu sehen, nur dürres niedriges Gras und Unkraut wagt sich hier und da hervor, und endlose Flächen bedeckt ein alkalinischer Niederschlag, der im Sande weisse, wie frisch gefallener Schnee glitzernde Krystalle bildet. Beim leisesten Windhauch entwickeln sich undurchdringliche Staubwolken, die im Augenblick Alles mit einer dicken Kruste bedecken und wie Gift in alle Poren und Athmungsorgane dringen. So sind wir genöthigt, trotz steigender Hitze während der ganzen Fahrt Fenster und Thüren geschlossen zu halten und in einer Atmosphäre auszuhalten, die immer unerträglicher wird. Um mich zu zerstreuen und geistig aufzufrischen, nahm ich Mark Twain's „Roughing it“ vor, ein köstliches Buch, in dem der berühmte Amerikanische Humorist mit einem unerschöpflichen Witz die Reise beschreibt, die er selbst vor fünfundzwanzig Jahren nach Nevada gemacht hat, wohin sein Bruder von der Bundesregierung als Sekretär des Territoriums gesandt worden war. Von St. Joseph, Missouri bis Sacramento in Californien, ein Weg ungefähr neunzehnhundert Meilen, auf welchem von Eisenbahnen noch nirgends die Rede war, brauchte die „stage-coach“, ein entsetzlicher Marterkasten, der meist auch die Nächte hindurch fuhr und überhaupt, abgesehen von Pferde- oder Maulthierwechsel, nur so oft und so lange Halt machte, als es zur Stärkung von Mensch und Vieh unbedingt erforderlich war, neunzehn Tage, und die Strapazen, welche die Reisenden fast die ganze Zeit über zu erdulden hatten, müssen wahrhaft furchtbar gewesen sein. Trotzdem sind sie stets guter Laune; auf der Fahrt durch die Wüste aber versagt auch ihnen der Humor, und man glaubt die kleine Gesellschaft in ihrer ganzen Erschlaffung, Abgespanntheit und Uebermüdung körperlich vor sich zu sehen, wenn Mark Twain erzählt: „Tage lang fuhr unser Vehikel vom Morgen bis zum Abend durch die Wüstenei, vor sich, um sich und hinter sich wellenförmige Staubwolken aufwirbelnd, die uns derart einhüllten, dass wir in einem dichten Nebel dahin zu schwimmen glaubten. Und es war so heiss, so dumpf! unser Wasservorrath war bereits gegen Mittag erschöpft, und wir waren so durstig! Es war so öde, so ermattend und abspannend, und die endlosen Stunden krochen dahin mit einer so grausamen, tödtlichen Langsamkeit. Der Alkalistaub zerschnitt unsere Lippen, drang in unsere Augen, zerfrass unsere Schleimhäute und trieb uns das Blut aus der Nase.

Alle Romantik, mit der wir in der Einbildung unsere

Reise vor dem Antritt und noch im Anfang der Fahrt umkleidet hatten, verblich und verschwand auf dieser Wüstentour und liess nichts zurück als eine rauhe, durstige, nach Erlösung lechzende, verhasste Wirklichkeit."

Angesichts solcher Schilderungen muss der heutige Reisende sich eigentlich glücklich schätzen; denn im Pullman car umgibt ihn, auch während er die Wüste durchjagt, die ganze Behaglichkeit eines gut eingerichteten Hauses, durch Eiswasser und andere ständig kalt gehaltene Getränke vermag er jederzeit den Gaumen zu kühlen und, wenn er sich matt fühlt, kann er auf bequemem Divan die Glieder strecken. Trotz alledem jedoch ist auch jetzt noch die Fahrt in hohem Grade ermüdend und abspannend, und auch die wenigen Ortschaften, an denen wir nach stundenlangen Zwischenräumen halten, bieten durchweg wenig Erfreuliches. Etwas Abwechselung bringt die Frühstücksstation Elko, wo ich die ersten Indianer zu sehen bekomme, Männer, Weiber und Kinder, die in hellen Haufen auf dem Bahnhof umherspazieren, zum grössten Theil verkommene, hässliche Erscheinungen von untersetzter Figur, mit starken Backenknochen und schwarzem, straffem Haar. Eine auf dem Bahnsteig hockende „squaw" zeigt für zehn Cents, die jedoch vorher zu erlegen sind, das wenig appetitliche braunrothe Gesicht ihres Baby, das auf ein Brett gebunden und, wie ein Packet mit einem grossen Tuch umwickelt, neben ihr liegt. Bei der Abfahrt nehmen mehrere Indianer auf der Plattform, auf der sie kraft eines von den Eisenbahngesellschaften ihnen eingeräumten Rechts umsonst mitfahren dürfen, und zwar gerade auf unserm Wagen Platz, um nach einiger Zeit bei voller Fahrt, nachdem sie erst eine kurze Strecke, an den seitlichen Eisenstangen hängend, sich haben schleifen lassen, mit grosser Sicherheit, und anscheinend ohne sich Schaden zu thun, abzuspringen.

Eine wirkliche Oase ist die berühmte Station Humboldt, wo wir zwischen fünf und sechs Uhr zur Einnahme der Mittagsmahlzeit einen längeren Halt machen. Ringsum dehnt sich die endlose Wüste; aber auf dem kleinen Fleck, den der Bahnhof und seine nächste Umgebung einnimmt, haben die Ausdauer und der Geschmack des Stationsvorstehers durch eine mit unsäglicher Mühe hergestellte Bewässerung einen lieblichen Garten geschaffen, in welchem Gras, Blumen und Früchte gedeihen, in welchem eine prächtig gediehene Baumpflanzung Schatten und ein plätschernder Springbrunnen Kühle spendet. Noch geht es eine ansehnliche Strecke, zunächst am Humboldt river entlang, durch die Wildniss, und auch, wo von Zeit zu Zeit am Horizont sich Berge zeigen, sind sie von jeder Vegetation entblösst, trostlos, kahl und grau. Aber kurz vor Wadsworth ändert sich das Bild; an die Stelle des mit Alkali und niederem Gestrüpp bedeckten Bodens treten malerische, mit Grün bedeckte und von schäumenden Gebirgsbächen durchströmte Abhänge: wir befinden uns am Fusse der Sierra Nevada, von deren Höhen eine erfrischende Brise auf uns herniederweht. Ich trete auf die Plattform, um den Abend, der nach einem prachtvollen Sonnenuntergang schnell und unvermittelt hereingebrochen ist, im Freien zu geniessen und in vollen Zügen athme ich die köstliche Gebirgsluft, während vom hohen Firmament die Sterne in einem Glanz, in einer Pracht und Fülle herniederschauen, wie ich sie am heimischen Himmel niemals gesehen. Der Aufstieg wird alsbald so steil, dass zwei Maschinen den Zug schleppen müssen; den höchsten Punkt der Bahn, die in einer Höhe von 7042 Fuss belegene Station Summit überschreiten wir bei Nacht, und als mich Sonnabend früh der schwarze Wagenwärter aus dem Bette holt, befinden wir uns in Sacramento, der politischen Hauptstadt des Staates Californien. Chinesen mit hoch gebundenem Zopf reichen uns den Kaffee, der vortrefflich schmeckt, und nach kurzer Rast, während welcher wir von der Stadt nur das stattliche, wie sein Vorbild in Washington auf einer Anhöhe belegene und ganz in Weiss gehaltene Kapitol zu sehen bekommen, geht es, erst am Sacramentostrome entlang und dann durch das fruchtbare, grüne Thal des San Joaquin, an den sich abflachenden Hügeln des Küstengebirges vorbei nach Benicia, wo ein riesiges Trajektschiff — nach meinem Reisehandbuch das grösste der Welt und angeblich im Stande, achtundvierzig Wagen nebst zwei Maschinen zugleich zu tragen — den ganzen Zug aufnimmt und uns über die Bay von San Francisco nach Port Costa zu schaffen. Eine weitere kurze Fahrt bringt uns am andern Ufer nach Oakland auf einen langen über zwei Meilen in die See hinein gebauten Damm, an dessen Ende wir den Zug verlassen, um mit unserem Gepäck ein grosses Fährboot zu besteigen, das uns in zwanzig Minuten über den Südarm der Bay hinüberführt. Allmählich tritt der von zahlreichen Schiffen belebte Hafen hervor, und endlich wird die Stadt selbst, auf den Hügeln der gegenüberliegenden Küste stolz ausgebreitet, deutlich erkennbar.

Um 11 Uhr Vormittags sind wir in San Francisco.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins sind die Strecken Banjaluka-Banjaluka-Stadt der K. u. K. Militärbahn Banjaluka - Doberlin, ferner die der Direktion der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen unterstellten Strecken Brassó-Sepsi Szt. György-Kézdi-Vásárhely und Brassó-Hosszúfalu und zwar, soweit letztere Strecken eröffnet sind, sofort, im übrigen vom Tage der Eröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4041 vom 25. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 28. v. Mts.).

Nr. 4063 vom 26. v. Mts. am sämmtliche Herren Mitglieder des Preisausschusses, Begleitschreiben zu dem Protokoll der am 19./20. November d. J. in Berlin abgehaltenen Ausschusssitzung (abgesandt am 27. v. Mts.).

Nr. 4080 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona, die Belgische Staatsbahn, sowie die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn, betreffend Theilnahme der Schweizerischen Seethalbahn an dem Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 3. d. Mts.).

Nr. 4093 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 3. d. Mts.).

Nr. 4094 vom 27. v. Mts. an sämmtliche Herren Mitglieder des Preisausschusses, betreffend Uebersendung von Akten usw. (abgesandt am 1. d. Mts.).

Nr. 4106 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 3. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Neue Lokalbahnen.

Die Entwickelung des Lokalbahnwesens in Oesterreich hat im Laufe dieses Jahres nur geringe Fortschritte gemacht. Es ist dies auf verschiedene Schwierigkeiten zurückzuführen, welche sich dem Ausreifen der bezüglichen Projekte entgegenstellten. Nunmehr aber sind diese Schwierigkeiten im wesentlichen behoben und dürften eine Reihe von Lokalbahnlinien ihrer baldigen Verwirklichung entgegengeführt werden und dadurch das Netz der Oesterreichischen Lokalbahnen eine ansehnliche Vermehrung erfahren. Als eines der wichtigsten und am weitesten vorgeschrittenen ist in erster Linie das Projekt der Unterkrainer Bahnen zu nennen, über welche wir in Nr. 93 S. 887 d. Ztg. schon berichtet haben. Ein weiteres Projekt, nämlich die Verlängerung der Wels-Aschacher Lokalbahn über Kremsmünster und Unter-Rohr zum Anschluss an die Kremsthalbahn in einer Länge von 25,5 km ist gleichfalls seiner Ausführung nahegerückt, nachdem die Finanzirung durch die Stadt Wels mittelst Aufnahme eines Sparkassendarlehens durchgeführt wird. Die Kosten dieser Bahn sind mit rund 900 000 fl. veranschlagt. Ein weiteres Projekt hat die sogenannte Böhmerwaldbahn, nämlich die Lokalbahnen

Wodnian-Prachatitz und Strakonitz-Winterberg, welche eine Gesammtlänge von 60 km haben und deren Kostenaufwand mit etwa 2 Millionen Gulden Nominal veranschlagt ist, zum Gegenstande. Nachdem die hierauf bezügliche Regierungsvorlage bereits in parlamentarischer Verhandlung steht, so dürfte sich der Konzessionsverleihung dieser Bahnen keine Schwierigkeit mehr entgegenstellen. Ein für das nördliche Böhmen wichtiges, von der Wiener Kreditanstalt zur Ausführung in Aussicht genommenes Lokalbahnprojekt bezieht sich auf die Herstellung der Lokalbahn Laun-Leitmeritz-Leipa. Die bezüglich dieses Projektes schwebenden Verhandlungen nehmen ihren Fortgang, und ist man bemüht, nachdem der Betriebsvertrag mit den Staatsbahnen im wesentlichen vereinbart ist, die noch offenen Fragen, unter denen jene der Anschlüsse in Leitmeritz und Böhmisch-Leipa als die bedeutendsten hervorzuheben. Auch das Projekt einer Lokalbahn von Deutschbrod nach Humpoletz dürfte demnächst auf Grund des mit der Nordwestbahn vereinbarten Betriebsvertrages zur Sicherstellung und Konzessionirung gelangen. In Steiermark stehen die Projekte der beiden Schmalspurbahnen Wieseldorf-Stainz und Pörtschach-Gonobitz, deren Herstellung vom Lande Steiermark auf Grund des Landesgesetzes, betreffend das Lokalbahnwesen, geplant wird, vor ihrer baldigen Sicherstellung. Was endlich das Projekt der Podolischen Bahnen anbelangt, so sind die Studien und vorläufigen Erhebungen bezüglich dieser Linien, deren Sicherstellung von der Gewährung einer finanziellen Unterstützung durch den Staat abhängig erscheint, so weit gediehen, dass man wohl die Möglichkeit einer Realisirung dieses Bahnprojektes in einer Länge von 130 km in ziemlich bestimmte Aussicht nehmen darf. Mit den vorerwähnten Projekten sind nur die wichtigsten angeführt und es dürfte sich denselben wohl bald eine Reihe anderer Lokalbahnprojekte anschliessen, welche sich bisher in einem weniger vorgeschrittenen Stadium befinden. Allein schon die vorstehend namhaft gemachten Linien umfassen insgesammt eine Länge von fast 400 km.

Die Eisenbahnen im Okkupationsgebiete.

Ueber den Stand des Eisenbahnwesens in Bosnien und der Herzegowina machte der Reichs-Finanzminister den Delegationen folgende Mittheilungen:

Für Ergänzungsbauten der Eisenbahn Zenica-Serajewo wurden 56 000 fl. verausgabt; die Eisenbahn Doboj-Siminhan erforderte die Summe von 1 300 000 fl., wovon 1 Million im Wege eines Darlehens, 300 000 fl. aber aus den Ueberschüssen bestritten wurden. Die Studien zum Ausbau einer Bahn vom Centrum Bosniens nach Spalato, so weit Bosnisches Gebiet in Frage kommt, sind bereits vollendet und die Frage der Verwirklichung dieser Bahn befindet sich gegenwärtig in Verhandlung mit den beiderseitigen Regierungen.

Bezüglich der Auswanderung von Mohamedanern aus dem Okkupationsgebiete bemerkt der Minister, dass viele dem Arbeiterstande Angehörigen in einzelnen Orten durch Eröffnung neuer Bahnlinien in ihrem Erwerbe geschädigt worden und suchen, da sie ohnehin nichts besitzen, in der Türkei eine Verbesserung ihrer Existenz. Die Auswanderung in Bosnisch-Gradisca und Kostajnica sei zum grössten Theile auf diese Weise zu erklären. Durch die Eröffnung der Bahnlinie in Slavonien, Sunia-Brood, sei ein Theil des Verkehrs, welcher durch die Dampfer auf der Save vermittelt wurde, auf die Bahn gelenkt worden und es seien dadurch die Leute, welche in Gradisca als Träger und Frächter ihr Brot verdienten, theilweise um diesen Erwerb gekommen.

Die projektirte Wiener Stadtbahn.

Das nach langwierigen Berathungen endlich festgestellte Programm der projektirten Verkehrsanlagen Wiens umfasst den Bau der Wiener Stadtbahn, die Regulirung des Wienflusses, die Anlage von Hauptsammelkanälen zu beiden Seiten des Donaukanals und die Umwandelung des Donaukanals in einen gegen grössere Hochwasser geschützten Handels- und Winterhafen; dieses Programm soll durch das Zusammenwirken des Staates, des Landes und der Gemeinde sichergestellt werden. Das Stadtbahnnetz, welches hier allein in Betracht gezogen wird, soll in 2 grosse Gruppen getheilt werden, nämlich in Hauptbahnen, welche sofort einen direkten Schienenanschluss an die bereits bestehenden Eisenbahnen erhalten, und in Lokalbahnen, bei welchen ein direkter Schienenanschluss nicht als unbedingt nothwendig erscheint, wohl aber möglichst anzustreben ist; sämmtliche Lokalbahnen sind unter einander in direkte Schienenverbindung zu bringen, so dass ein Umsteigen nur in unvermeidlichen Fällen einzutreten hat. Alle Bahnen sind doppelgeleisig auszuführen. Ein Theil dieser Bahnen soll sofort sichergestellt werden, der Rest bleibt einer späteren Zukunft vorbehalten, sobald sich das Bedürfniss hierfür herausstellen wird. Sofort sind folgende Hauptbahnen sicherzustellen: Eine Gürtellinie, welche die Franz Josefbahn mit der Wiener Verbindungsbahn und Südbahn, dann mit der Donau-Uferbahn und der Westbahn verbindet. Als Ausgangspunkt dieser Linie wäre eine im Zuge der Franz Josefbahn nächst Heiligenstadt anzulegende Station anzunehmen, von welcher die Bahn zur Gürtelstrasse und entlang derselben unter Berührung des Westbahnhofes zum Anschlusse an die Wiener Verbindungsbahn und Südbahn geführt werden soll. Diese Linie wäre von der Station Heiligenstadt mit der Donau-Uferbahn zu verbinden und im Falle der Nothwendigkeit mit der Westbahn, bezw. in der Station Penzing, in direkte Verbindung zu bringen. Die Bahn ist theils als Tiefbahn, theils als Hochbahn auszuführen; bei der Anlage ist sofort auf einen verdichteten Personenverkehr Rücksicht zu nehmen. Die Länge dieser Gürtellinie ist mit 15,3 km, die effektiven Kosten sind mit 25 415 000 fl. angenommen. Ferner ist die sofortige Errichtung einer Donaustadtlinie geplant, welche eine Fortsetzung der Wiener Verbindungsbahn in die Donaustadt und entlang der Donau-Uferbahn zur Station Nussdorf der Franz Josefbahn darstellt; diese Linie soll 5,6 km umfassen und mit einem Kapitalsaufwande von ungefähr 3,6 Millionen Gulden verbunden sein. Diese Bahn wäre bis zur vollständigen Verbauung der Donaustadt theilweise als Provisorium auszuführen, indem sie vom Praterstern bis zur Vorgartenstrasse als Hochbahn gebaut und von da an vorerst als Niveaubahn weitergeführt wird. Endlich soll sofort eine Vorortelinie erbaut werden, welche eine zweite Verbindung der Westbahn mit der Franz Josefbahn herstellt; dieselbe hätte in Penzing zu beginnen und wäre über Breitensee, Ottakring, Hernals, Währing und Döbling nach Heiligenstadt zu führen. Die Länge dieser Linie beträgt 9,3 km, die effektiven Kosten sind mit 9,7 Millionen Gulden veranschlagt. Diese Bahn soll zunächst den Bedürfnissen der Industrie und einem beschränkten Personenverkehre dienen; ihre Ausführung soll theils im Damme, theils in Einschnitten erfolgen. Von Lokalbahnen ist zunächst in der ersten Zeit eine Wienthallinie herzustellen. Dieselbe beginnt beim Westbahnhofe und führt zum Gumpendorfer Schlachthause, sodann entlang dem Wienflusse bis zur Elisabethbrücke längs des Reservegartens und Heumarktes zur Station Hauptzollamt und von da längs der Wiener Verbindungsbahn zum Praterstern; in Verbindung mit dieser Linie ist eine Abzweigung vom Gumpendorfer Schlachthause zur Dampftramway Schönbrunner Linie-Meidling zu erbauen. Die Länge der ganzen Wienthallinie beträgt 7,2 km, das Effektivkapital etwa 9,86 Millionen Gulden. Ueberdies soll im Bedarfsfalle eine Fortsetzung dieser Abzweigung im Wienthale aufwärts bis an einen geeigneten Punkt der Westbahn, etwa nächst Hütteldorf hergestellt werden. Ferner ist sofort eine Donaukanallinie von der Station Hauptzollamt bis zum Franz Josefbahnhof, bezw. bis zur Station Heiligenstadt zu erbauen; die Länge ist mit 3,8 und 2,2 km, die Effektivkosten mit 5,7 und 2,2 Millionen Gulden angenommen. Endlich ist sofort eine innere Ringlinie herzustellen, welche entlang der Museums-, Landesgerichts- und Universitätsstrasse sowie dem Schottenring führt; dieselbe zweigt von einem geeigneten Punkt der Wienthallinie ab und mündet in die Donaukanallinie nächst dem Kaiserbade. Die Länge ist auf 4 km, die Effektivkosten auf etwa 5,4 Millionen Gulden veranschlagt. Bei eintretendem Verkehrsbedürfnisse soll später zum Zwecke der Durchleitung des Fernverkehres von den Bahnhöfen in die innere Stadt die Verbindungsbahn mit der Franz Josefbahn durch eine Vollbahn längs des Donaukanales in Zusammenhang gebracht werden; ferner soll für diesen Fall die Donaustadtbahn als Hochbahn ausgebaut und stromabwärts verlängert werden. Ausserdem sind in einer späteren Zeit und bei eintretendem Verkehrsbedürfnisse folgende Lokalbahnen auszubauen: Eine Abzweigung von der Wienthallinie entlang dem Rennweg zur Aspangbahn und zum Centralfriedhofe mit einer Flügelbahn zum Süd- und Staatsbahnhofe; eine Abzweigung von der inneren Ringlinie etwa zunächst der Landesgerichtsstrasse zur Gürtel- und Vorortelinie mit einer eventuellen Fortsetzung gegen Dornbach und Pötzleinsdorf; endlich 2 Radialbahnen mit elektrischem Betriebe durch die innere Stadt, welche einerseits von der Elisabethbrücke unter dem Stephansplatze zur Ferdinandsbrücke, andererseits vom Schottenring unter der Freiung, dem Hofe, Graben und Stephansplatze zur Station Hauptzollamt zu führen wären. In der ersten Bauperiode, welche bis Ende 1897 reicht, sind zunächst diejenigen Linien, welche von den hydrotechnischen Arbeiten des Bauprogrammes unabhängig sind, nämlich die Gürtel- und Donaustadtlinie herzustellen, die erstere jedoch nur in der Ausdehnung zwischen dem Westbahnhofe und Heiligenstadt einschl. einer Verbindung mit der Donau-Uferbahn. Eventuell ist statt der Abzweigung von der Gürtellinie zur Westbahn die Wienthallinie bis Hütteldorf fortzuführen. In die erste Bauperiode fällt auch der Ausbau der inneren Ringlinie, ferner die Wienthal- und Donaukanallinie, welche nach Maassgabe des Fortschrittes der hydrotechnischen Arbeiten derart zu fördern sind, dass diese Linien mit Ende 1897 dem Betriebe übergeben

werden können, endlich ein Theil der Vorortelinie, durch welchen die wichtigsten Industriestätten in den Bahnverkehr einbezogen werden. Sofort nach der Vollendung der Linien der ersten Bauperiode sind die weiteren Eisenbahnlinien in Angriff zu nehmen; der Ausbau der Vorortelinie und die Herstellung der Theilstrecke Westbahnhof-Matzleinsdorf der Gürtellinie hat jedenfalls längstens bis Ende 1900 zu erfolgen. Die Kosten der Hauptlinien der Stadtbahn sind demnach mit 44,7 Millionen Gulden präliminirt; an denselben partizipiren der Staat mit 87,5, das Land mit 5 und die Gemeinde Wien mit 7,5 %. Der Antheil des Staates berechnet sich demnach mit 39,11, jener des Landes mit 2,23 und jener der Kommune Wien mit 3,35 Millionen Gulden. Die Erbauung der Lokalbahnen erfordert einen Kapitalsaufwand von 37,36 Millionen Gulden, durch welchen der Staat mit 85, das Land mit 5 und die Kommune mit 10 % belastet wird. Es entfallen demnach von diesem Betrage auf den Staat 31,75, auf das Land Niederösterreich 1,87 und auf die Stadt Wien 3,75 Millionen Gulden. Hierzu kommen noch 3,84 Millionen Gulden für unvorhergesehene Ausgaben. Hinsichtlich dieser Kosten ist allerdings nicht genau angegeben, ob dieselben sich auf die Haupt- oder die Lokalbahnen beziehen, und es ist daher auch das Partizipationsverhältniss der 3 Kurien nicht genau festzustellen. Wenn man nach dem Durchschnitte annimmt, dass der Staat 86,3, das Land 5 und die Stadt Wien 8,7 % dieser Kosten zu tragen hat, so entfallen auf den Staat 3.28, auf das Land 0,19 und auf die Stadt Wien 0,33 Millionen Gulden. Die gesammten Kosten der Stadtbahn im Betrage von rund 86 Millionen Gulden vertheilen sich demnach auf den Staat mit 74,14, auf das Land Niederösterreich mit 4,3 und auf die Stadt Wien mit 7,4 Millionen Gulden.

Mit Rücksicht darauf, dass das Trassirungsbüreau der Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen durch unaufschiebliche Projektirungsarbeiten für mehrere neue Eisenbahnlinien ohnehin vollauf zu thun hat, so ist ein eigenes Büreau für die Ausarbeitung des Staatsbahnprojektes errichtet und die Leitung desselben dem Ober-Baurath Adolf Doppler übertragen worden. Derselbe wird jedoch bei Durchführung seiner Arbeiten im Einvernehmen mit den ressortmässig berührten Abtheilungen der Generalinspektion, insbesondere aber, soweit prinzipielle oder sonstige wichtige Fragen bautechnischer Natur zu lösen sind, im Einverständnisse mit dem Vorstande des Trassirungsbüreaus, Regierungsrath Wilhelm Dostal, vorzugehen haben.

Neuauflage des Eisenbahn-Betriebsreglements.

Nachdem der Vorrath an Exemplaren des Eisenbahn-Betriebsreglements aufgebraucht ist und die Einführung des mit Berücksichtigung der Grundsätze des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr umgearbeiteten Betriebsreglements von dem gegenwärtig noch unbestimmten Zeitpunkte der Aktivirung dieses Uebereinkommens abhängt, wurde die Hof- und Staatsdruckerei ermächtigt, eine Neuauflage des Eisenbahn-Betriebsreglements vom Jahre 1874 unter Einbeziehung der erschienenen 13 Nachträge zu veranstalten. Um die Höhe der Auflage bestimmen zu können, wurden die Verwaltung und sämmtliche Oesterreichischen Eisenbahnen vom Handelsministerium eingeladen, den etwaigen Bedarf an Exemplaren des Betriebsreglements unmittelbar der Hof- und Staatsdruckerei mit thunlichster Beschleunigung bekannt zu geben. Pessimisten wollen aus dieser Verordnung den Schluss ziehen, dass die Einführung des neuen, dem internationalen Frachtübereinkommen angepassten Betriebsreglements sich verzögern werde, was aber nicht der Fall ist.

Enquete im Oesterreichischen Handelsministerium über die Eisenbahnbrücken.

Für die Herstellung von Eisenbahnbrücken gilt derzeit eine Verordnung vom Jahre 1887. In dieser Verordnung wurde ausschliesslich Schweisseisen in Betracht gezogen, dagegen von der Verwendung des Flusseisens Umgang genommen, weil die Ansichten über die Verwendbarkeit desselben damals noch nicht geklärt waren. Seither hat jedoch die Fabrikation des Flusseisens auch in Oesterreich wesentliche Fortschritte aufzuweisen, und wird z. Zt. insbesondere durch das sogenannte Martinverfahren ein Produkt geschaffen, dessen Verwendung für Eisenbahnbrücken keinem Bedenken unterliegt. Da sonach die Anwendung des Flusseisens auch für Brückenherstellungen in Oesterreich als zulässig anerkannt werden muss und thatsächlich häufig in Aussicht genommen wird, erscheint es geboten, die eingangs erwähnte Verordnung nunmehr noch durch jene Bestimmungen zu ergänzen, durch welche die Verwendung des Flusseisens für Eisenbahnbrücken ermöglicht werde. Das Handelsministerium hat sich daher bestimmt gefunden, die Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen anzuweisen, einen Entwurf für die nöthige Ergänzungsverordnung festzustellen, und dieser Entwurf bildet nun den Gegenstand der Berathung in der Enquete.

Ertheilung bezw. Erstreckung von Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat dem Dr. Leo Raubal, Advokaten in Prag, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Motorentrambahn vom Plateau des Laurenziberges bei Prag nach Liboc bis zum Sternthiergarten und dem Architekten Vratislav Pasovsky in Prag für eine Pferde- oder Motorenbahn vom Aussichtsthurme auf dem Laurenziberge bei Prag bis zum Sternthiergarten bei Ober-Liboc auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt.

Ferner wurde die dem J. E. Bierenz in Wien früher ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Strassenbahn nach dem System Daimler von einem geeigneten Punkte der Kronprinz Rudolfstrasse nächst dem Praterstern in Wien über die Kronprinz Rudolfbrücke bis nach Kagran auf ein weiteres Jahr verlängert.

Ermässigung des Schienenzolles.

Es verlautet bezüglich der Handelsvertrags-Verhandlungen mit Deutschland, dass die Oesterreichische Regierung in eine erhebliche Herabminderung des Zolles auf Schienen eingewilligt hat. Es scheint eine Art Selbsthilfe zu sein, zu welcher der Staat da schreitet, indem eine Schutzwehr gegen ein Anwachsen der Ansprüche der Oesterreichischen Schienenwerke aufgeführt wird. Der Staat ist nämlich der grösste Konsument an Schienen, er wird in wenigen Jahren, wenn einmal die grossen Verstaatlichungen durchgeführt sein werden, nahezu der einzige Auftraggeber für Schienenwerke sein. Das staatliche Betriebsnetz umfasst gegenwärtig rund 7 000 km und es wird nach der Verstaatlichung der Galizischen Carl Ludwigbahn und der übrigen hierfür in Aussicht genommenen Bahnen stetig anwachsen.

Der Staat besitzt somit ein höchstes Interesse daran, dass die Schienenerzeugung einen freien Wettbewerb entwickeln und er nicht den Preisdiktaten der Oesterreichischen Schienenwerke auf Gnade oder Ungnade ergeben sei.

Die Preiszugeständnisse, welche die Oesterreichischen Schienenwerke zu machen geneigt sein werden, dürften darum besonders ins Gewicht fallen, weil ja bekanntlich das Roheisen an sich um 20 bezw. 30 Goldkreuzer nach dem Deutsch-Oesterreichischen Handelsvertrage herabgesetzt werden wird.

Der Betrieb und der Geschäftsbericht der Oesterreichischen Staatsbahnen.

In der letzten Session des Reichsrathes wurden hinsichtlich des Betriebes und insbesondere des jährlichen Geschäftsberichtes der Oesterreichischen Staatsbahnen eine Reihe von Anträgen gestellt, welche über Wunsch des Präsidenten, Freiherrn v. Czedik, einem Subkomitee des Budgetausschusses zugewiesen wurden, welches nun seinen Bericht hierüber vorgelegt hat. Bei der grossen Wichtigkeit desselben werden wir ihn in einem grösseren Auszuge in der nächsten Korrespondenz wiedergeben.

Die Gliederung des Eisenbahnnetzes in Oesterreich-Ungarn.

Die fortschreitende Verstaatlichung der Privatbahnen dies- und jenseits der Leitha bietet gegenwärtig folgendes Bild der Gruppirung der Eisenbahnen bezw. ihrer Längen:

	km	Prozente von der Summe
Alle Bahnen	27 075	100,00
darunter:		
gemeinsame	4 013	14,82
Oesterreichische	12 489	46,13
in Oesterreich gelegene	15 436	57,01
„ Ungarn „	11 639	42,99

Hiernach besitzt Oesterreich z. Zt. nur 3 797 km Bahnen mehr als Ungarn, gleichwohl stehen in Ungarn 2 526 km Bahnen mehr in staatlicher Verwaltung als in Oesterreich. Dies zeigen die folgenden Ansätze: Von den auf Oesterreichischem Gebiete gelegenen 15 436 km Eisenbahnen sind 7 030 km oder 45,54 % im Betriebe der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, dagegen sind von den auf Ungarischem Gebiete belegenen 11 639 km Eisenbahnen 9 556 km oder 82,10 % in Verwaltung der Direktion der Ungarischen Staatsbahnen stehend. Während also in Oesterreich von je 100 km Bahnen noch 54,46 km in Verwaltung von Gesellschaften stehen, ist in Ungarn dies nur bei 17,90 km vom Hundert der Fall; der Einfluss des Staates auf die Tarifbildung und das gesammte Verkehrswesen ist somit in Ungarn ein weitaus einschneidenderer als in Oesterreich. Hier bestehen noch 8 406 km, dort nur

noch 2083 km selbständige in Privatverwaltung befindliche Bahnen. Auf die einzelnen Titel entfallen:

	km	%
In Oesterreich:		
Bahnen im Betriebe der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen		
a) K. K. Staatsbahnen	5039	32,64
b) Privatbahnen:		
1. auf Rechnung des Staates .	215	1,39
2. „ „ „ Eigenthümers:		
a) Vollbahnen	910	5,90
b) Lokalbahnen	866	5,61
zusammen	7030	45,54
selbständige Privatbahnen im Betriebe der Gesellschaften	7725	50,05
selbständige Lokalbahnen	578	3,75
Dampftramways	103	0,66
zusammen	8406	54,46
im ganzen	15436	100,00
In Ungarn:		
Bahnen in Verwaltung der Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen:		
a) Königlich Ungarische Staatsbahnen	7406	63,63
b) Privatbahnen	57	0,49
c) Lokalbahnen	2093	17,98
zusammen	9556	82,10
Privatbahnen in eigener Verwaltung	1186	10,19
selbständige Lokalbahnen	897	7,71
zusammen	2083	17,90
im ganzen	11639	100,00

Es sind ganz gewaltige Unterschiede, welche hier zwischen Cis und Trans zu Tage treten. Die Ungarischen Staatsbahnen verwalten ein Netz von 2093 km Lokalbahnen, die Oesterreichischen dagegen verfügen über nur 866 km dieser hochwichtigen Zufahrtsstrassen der grossen Linien. Ungarn hat 2376 km mehr Staatsbahnen als Oesterreich. Durch die nunmehr erfolgte Verstaatlichung der Galizischen Carl Ludwigbahn wird sich diese Differenz auf 1511 km reduziren.

Schmalspurbahnen in Ungarn und das Bosnische Eisenbahnnetz.

Das Munizipium des Neutraer Komitates hat zum Studium der schmalspurigen Bahnen in Bosnien eine Sachverständigenkommission dahin entsendet, von deren Gutachten die Entscheidung der Frage abhängen wird, ob einzelne für das genannte Komitat in Aussicht genommene Lokalbahnen, welche ungünstigen Terrainverhältnissen begegnen, nunmehr als normalspurige oder aber als schmalspurige Linien erbaut werden sollen. Wie verlautet, soll die für Normalspur konzessionirte Lokalbahn Bartfeld bis zur Galizischen Grenze auf Grund dieser Ergebnisse eventuell auch als schmalspurig ausgeführt werden.

Haftung für Unfälle auf vom Staate betriebenen Lokalbahnen (Rechtsfall).

Beim Verschieben in der Station Olmütz der von den Oesterreichischen Staatsbahnen betriebenen Lokalbahn Olmütz-Czellechowitz war ein über die Schienen gehender Postbediensteter verunglückt und verlor deshalb seinen Dienst. Er verklagte die Generaldirektion der K. K. Staatsbahnen auf Entschädigung, Schmerzensgeld und Invalidenversorgung aus dem Grunde, weil erwiesenermaassen im Augenblick des Unfalles nicht, wie in der besonderen Instruktion für den Verschubdienst vorgeschrieben ist, ein Bediensteter dem Zuge in entsprechender Entfernung voranging, um vor der Ueberschreitung des Geleises zu warnen. Die Finanzprokuratur als Vertreterin des Staatsschatzes bezw. der Oesterreichischen Staatsbahnen wendete das Fehlen der Passivlegitimation ein, weil nicht die Staatsbahnen, sondern die Unternehmung der genannten Lokalbahn, auf deren Gebiet sich der Unfall ereignete, verklagt werden sollte. Alle 3 Instanzen wiesen diese Einwendung ab und erkannten dem Kläger einen Verdienstentgang, ein Schmerzensgeld und einen Monatslohn in angemessener Höhe zu. Aus den Bestimmungen der Eisenbahn-Konzessionsverordnung und des Bürgerlichen Gesetzbuches wurden nämlich die folgenden Entscheidungen begründet und zwar: 1. die Haftung bei Unfällen, welche sich auf einer im Staatsbetriebe stehenden Lokalbahn ereignen, trifft lediglich die den Betrieb führende K. K. Staatseisenbahn-Verwaltung bezw. das K. K. Aerar und 2. bei Feststellung der Entschädigung für die durch einen Bahnunfall verursachte Erwerbsunfähigkeit des Verletzten ist auch auf die in den Verhältnissen begründete Aussicht des letzteren, in Zukunft einen besseren Verdienst zu erlangen, entsprechend Rücksicht zu nehmen („Verordnungsbl. f. Eisenb. und Schifff." Nr. 132 d. J.).

Der XXI. Jahrgang des Eisenbahn-Jahrbuches vom Regierungsrath Ignaz Konta.

Dieser soeben erschienene Band gibt in gewohnter ausführlicher Weise die Vorgänge und Veränderungen wieder, die sich in den Betriebsjahren 1887 bis einschl. 1889 in dem Eisenbahnwesen unserer Monarchie abgespielt haben. In einer einleitenden Abhandlung wird in vortrefflicher Art die Entwickelung geschildert, die das Eisenbahnwesen vom 1. Juli 1887 bis zum 31. Dezember 1889 erfahren hat. Der Verfasser bespricht den Gang, den die Verstaatlichungsaktion während dieser Zeit genommen hat und gibt uns in einer interessanten Zusammenstellung ein anschauliches Bild von dem stetigen Anwachsen des Oesterreichischen Schienennetzes. Auch die Einführung des Zonentarifes wird vom Verfasser einer näheren Beleuchtung unterzogen.

Dieses durch seine Reichhaltigkeit und äusserst verlässliche Zusammenstellung sowohl den Fachkreisen als auch dem Publikum unentbehrlich gewordene Nachschlagebuch verdient eine ausführlichere Besprechung, welche wir demnächst nachtragen wollen.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die im Deutschen Reichstage anlässlich der Budgetdebatte gehaltene Rede des Reichskanzlers v. Caprivi hat einen sehr günstigen Eindruck auf die Wiener Börse gemacht. Da sich auch der Verkehr auf den Bahnen, insbesondere von Kohlen, Rüben und Zucker, in einigen Stationen sogar bis zum empfindlichen Wagenmangel steigert, so war für Bahnaktien wieder Kauflust rege geworden. Aus diesen allgemeinen Gründen war Kaiser Ferdinands-Nordbahn (2750), Nordwestbahn (194), Elbethalbahn (208,50) und Staatsbahn (272,25) stark begehrt. Dasselbe war der Fall mit Galizische Carl Ludwigbahn (203,75), deren Verstaatlichung vom Kaiser bereits sanktionirt wurde. Kaschau-Oderberger Bahn (172) muss auf ihrer Oesterreichischen 63,8 km langen Linie, wegen Bewältigung der stetig steigenden Transporte, das zweite Geleise legen. Buschtêhrader Bahn (Lit. A 1150, Lit. B 450) wurden trotz der Rückströmung der Lit. B aus Deutschland, infolge der günstigen Verhandlung mit der Regierung wegen Unifizirung ihrer Prioritäten, gesucht. Matter hingegen blieb Südbahn (78,50), obwohl auch da die Betriebseinnahmen sich gut behaupten.

Aus Frankreich.

Der technische Eisenbahn-Betriebsrath.

Eingesetzt durch Ministerialerlass vom 15. Januar 1879 und weitergebildet durch den Ministerialerlass vom 13. Februar 1882, sowie vom 24. November 1887, hat der technische Eisenbahn-Betriebsrath (comité de l'exploitation technique des chemins de fer) die Aufgabe, alle den Eisenbahnbetrieb betreffenden Fragen zu prüfen und sich bisher vorzugsweise damit beschäftigt, die Ursachen der Eisenbahnunfälle sowie die Mittel, um ihrer Wiederkehr vorzubeugen, zu erforschen. Man hatte es bisher für angemessen erachtet, dass neben Vertretern der Aufsichtsbehörde auch diejenigen der Eisenbahngesellschaften Sitz und Stimme im Betriebsrathe erhielten und demzufolge u. a. die Oberingenieure Heurteau, Blagé, Mayer und Henry von der Orléans- bezw. Süd-, West- und Mittelmeergesellschaft, sowie den Civilingenieur Level von der Allgemeinen Gesellschaft für wirthschaftliche Bahnen als Mitglieder berufen. In der öffentlichen Meinung begegnete indessen dieses Verhältniss entschiedener Missbilligung, weil die Vertreter der Gesellschaften unter diesen Umständen bisweilen Richter in eigener Sache sein könnten; da die Vollmachten der gegenwärtigen Mitglieder des Betriebsrathes dem Erlöschen nahe sind, beantragte daher der Minister der öffentlichen Arbeiten unter Darlegung dieses Sachverhalts in einem am 17. Oktober d. J. an den Präsidenten der Republik gerichteten Berichte, dass eine neue Zusammensetzung des Betriebsrathes stattfinde. Um zugleich dieser Einrichtung mehr Ansehen zu verleihen, hielt man es für zweckmässig, dass der betreffende Erlass nicht wieder vom Minister, sondern vom Staatsoberhaupte unterzeichnet und der Vorsitz dem Minister übertragen werde. Demzufolge hat der Präsident am 17. Oktober d. J. folgenden, ihm vom Minister im Entwurfe unterbreiteten Erlass unterzeichnet:

Art. 1. In dem beim Ministerium der öffentlichen Arbeiten eingesetzten technischen Eisenbahn-Betriebsrathe führt der

Minister den Vorsitz. Seine Zusammensetzung und Befugnisse werden im folgenden behandelt.

Art. 2. Der technische Betriebsrath besteht aus 16 durch Ministerialerlass ernannten Mitgliedern, ferner aus dem Eisenbahndirektor im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, sowie aus den mit der Staatsaufsichtsdirektion über den Eisenbahnbetrieb betrauten Brücken- und Wegebau- oder Bergbau-Generalinspektoren als Mitgliedern von Amtswegen. Die durch Ministerialerlass ernannten 16 Mitglieder umfassen: einen Brücken- und Wegebau- oder Bergbau-Generalinspektor als Vizepräsidenten, 3 Bergbau-Generalinspektoren oder Oberingenieure, 3 Wege- und Brückenbau-Generalinspektoren oder Oberingenieure, 1 Vertreter der Kriegsverwaltung, 1 Vertreter der Staatseisenbahn-Verwaltung und 7 Mitgliedern aus dem Kreise der Sachverständigen über Eisenbahn-Betriebsfragen. Den Eisenbahn- oder Strassenbahn-Konzessionsinhabern kann es gestattet werden, dem Betriebsrath in den Sitzungen, in denen die ihre Unternehmung betreffenden Angelegenheiten verhandelt werden, mündliche Bemerkungen vorzutragen.

Art. 3. Die mit der Staatsaufsichts-Direktion über den Eisenbahnbetrieb betrauten Generalinspektoren können im Falle der Abwesenheit oder Verhinderung durch einen der ihnen unterstellten Oberingenieure vertreten werden; der Vertreter hat alsdann für die Angelegenheit seines Dienstzweiges Sitz und (beschliessende) Stimme im Betriebsrath. Eins der durch Ministerialerlass ernannten Mitglieder versieht das Amt als Schriftführer. Ausserdem wird ein Brücken- und Wegebau- oder ein Bergbauingenieur dem Betriebsrath als Stellvertreter des Schriftführers mit berathender Stimme beigegeben.

Art. 4. Die Mitglieder des Betriebsrathes werden für 2 Jahre ernannt; die ausscheidenden Mitglieder können von neuem ernannt werden. Der Vizepräsident wird auf 1 Jahr ernannt und kann wieder ernannt werden. Die erste Erneuerung findet für die Mitglieder am 31. Dezember 1893, für den Vizepräsidenten am 31. Dezember 1892 statt.

Art. 5. Dem Betriebsrath werden alle Fragen, betreffend die Polizei, Sicherheit, Verwendung der Eisenbahnen und der zugehörigen Werke zur Prüfung überwiesen; besonders ist er berufen, sein Gutachten über nachstehende Gegenstände abzugeben: a) allgemeine und besondere Betriebsordnungen, Anwendung und Auslegung dieser Betriebsordnungen; b) Polizei der Bahnhöfe und ihrer Vorplätze, Eintheilung der Uebergänge in Schienenhöhe und bezügliche Vorschriften; c) Unterhaltung und Vervollkommnung der Fahr- und anderen Betriebsmittel; d) Aenderungen und Verbesserungen des Fahrplans und des Zugdienstes; e) Eisenbahnunfälle, Untersuchung ihrer Ursachen sowie der Maassregeln zur Verhütung ihrer Wiederkehr; f) Erfindungen, betreffend das Eisenbahnwesen. Dem Betriebsrath ist volle Freiheit gelassen, von selbst Vorschläge zu machen, und wenn es ihm zweckmässig erscheint, sie dem Minister zu unterbreiten.

Art. 6. Eine aus dem Schoosse des Betriebsrathes entnommene Aufsichtsabtheilung, bestehend aus dem Vizepräsidenten, den als Staatsaufsichts-Direktoren bestellten Generalinspektoren, dem Eisenbahndirektor im Ministerium oder seinem Stellvertreter und dem Schriftführer, wird besonders mit Prüfung der Maassnahmen, welche die Verbesserung des Staatsaufsichts-Dienstes zum Zweck haben, betraut.

Art. 7. Zur Prüfung der dem Betriebsrath unterbreiteten Fragen kann der Vizepräsident Ausschüsse bilden, in die er je nach dem Falle diejenigen Oberingenieure und Ingenieure des Staatsaufsichts-Dienstes beruft, welche geeignet erscheinen, die erforderlichen Aufklärungen zu geben oder eine besonders nützliche Mitwirkung bei den Arbeiten des Ausschusses zu entfalten. Unter denselben Umständen und aus denselben Gründen können Ingenieure, die nicht dem Staatsaufsichts-Dienst und sogar nicht einmal der Brücken- und Wegebau- oder der Bergbauverwaltung angehören, vom Vizepräsidenten auserwählt werden, an den Arbeiten der Ausschüsse theilzunehmen. Der Vizepräsident und der Eisenbahndirektor sind von Amtswegen Mitglieder aller Ausschüsse; der Schriftführer oder sein Vertreter können ihnen als Berichterstatter beigegeben werden.

Art. 8. Wenn dem Ausschuss Angelegenheiten, über die er berufen ist, sein Gutachten abzugeben, wichtig genug erscheinen, um einen höheren Grad der Untersuchung zu erfordern, so hat der Ausschuss deren Ueberweisung je nach ihrer Natur an den Generalrath der Brücken- und Wegebauverwaltung oder an den Generalrath der Bergbauverwaltung, nöthigenfalls an beide zu verlangen.

Art. 9. Die Vereinigungen des Betriebsrathes finden 14tägig einmal am festgesetzten Tage und zur bestimmten Stunde statt; dasselbe gilt von denjenigen der Staatsaufsichts-Abtheilung. Ausserordentliche Sitzungen können vom Vizepräsidenten auf Verlangen des Ministers oder aus eigener Machtvollkommenheit berufen werden.

Art. 10. Wenn der Vizepräsident abwesend oder verhindert ist, wird er durch den ältesten der Brücken- und Wegebau- oder Bergbau-Generalinspektoren aus dem Kreise der Mitglieder vertreten. Die Beschlüsse werden mit Stimmenmehrheit gefasst; bei Stimmengleichheit ist die Stimme des Vorsitzenden ausschlaggebend.

Art. 11. Die Beschlüsse des Betriebsrathes und der Staatsaufsichts-Abtheilung werden dem Minister mit den Aktenstücken jeder Angelegenheit übersandt; ausserdem werden sie durch den Schriftführer in das Verzeichniss der Beschlüsse übertragen.

Art. 12. Zu Ende jeden Monats hat der Vizepräsident dem Minister zwei getrennte Uebersichten zu überreichen, aus denen die Zahl derjenigen Angelegenheiten, über welche der Betriebsrath bezw. die Staatsaufsichts-Abtheilung im Laufe des Monats ein Gutachten abgegeben hat, und ferner die Zahl der noch zu prüfenden Angelegenheiten zu ersehen ist.

Art. 13. Der Minister der öffentlichen Arbeiten ist mit der Ausführung dieses am heutigen Tage in Kraft tretenden Erlasses betraut.

Auf Grund der ihm durch Art. 2 dieses Erlasses vorbehaltenen Ernennungsbefugniss hat der Minister der öffentlichen Arbeiten gleichfalls am 17. Oktober d. J. den Brücken- und Wegebau-Generalinspektor de la Tournerie zum Vizepräsidenten, ferner die Bergbau-Generalinspektoren Linder und Lorieux, den Bergbau-Oberingenieur Vicaire, den Senator Cuvinot, die Brücken- und Wegebau-Generalinspektoren Menche de Loisne und Collignon, den Artillerie-Oberst Gonse, den Staatseisenbahn-Direktor Cendre, die Mitglieder des Instituts, Direktor der Bergbau-Hochschule Haton de la Goupillière und Léauté, den Senator und ehemaligen Vorsitzenden der Gesellschaft der Civilingenieure Reymond, den technischen Telegraphendirektor Caël, die Civilingenieure Gottschalk und Pontzen, endlich den Professor für die Eisenbahnvorlesungen an der Brücken- und Wegebau-Hochschule Bricka zu Mitgliedern ernannt.

Die erste Sitzung nach der Neuordnung des Betriebsrathes eröffnete der Minister am 26. Oktober d. J. selbst und betonte, dass es ihm darauf ankomme, der Einrichtung mehr Ansehen zu verschaffen. Unter den hervorragenden Aufgaben, die dem Betriebsrathe zunächst gestellt sind, erwähnt er die Verhütung der Eisenbahnunfälle, die einheitliche Ausbildung und Anstellung der Lokomotivführer, die Vervollkommnung der Blockstationseinrichtung auf gewissen Netzen und die Verhinderung der Zugverspätungen. Schliesslich übergab der Minister die Leitung der Verhandlungen dem Vizepräsidenten de la Tournerie; es scheint demnach der Minister nur dem Namen nach Vorsitzender und der Zweck des ganzen Vorganges lediglich die Ausscheidung der Gesellschaftsvertreter zu sein.

Aus Italien.

Betrieb.

Mittelmeerbahnen. Die annähernd festgestellten Betriebsergebnisse für das Jahr 1890/91 erreichten nur den Betrag von 116 469 051 L. gegen 120 600 698 L. des Vorjahres. Die kilometrische Länge betrug zum Schluss des abgelaufenen Betriebsjahres 4 794 km d. i. um 64 km mehr.

Fahrkarten mit vollem und ermässigtem Preise. Die bezüglichen Aufstellungen in Italien, veranlasst durch die entsprechenden Angaben in den Statistiken des Auslandes, ergaben als Durchschnitt, dass von je 100 Reisenden rund 56 mit ermässigten Fahrkarten fuhren, dass jedoch auf jede 100 L. der Personengeld-Einnahme die genannten Reisenden nur je 40 L. bezahlt hatten.

Saccardo's Lufterneuerungs-Vorrichtung soll im Tunnel von Belbo (Linie Savona-Bra) zur Anwendung gelangen.

Betriebsunterbrechungen. Durch die anhaltenden schweren Regengüsse und Wolkenbrüche (namentlich vom 9., 10., 21. und 22. Oktober) sind eine Menge Betriebsunterbrechungen wie im Bau sowohl im Flachland wie im bergigen Gelände entstanden, so namentlich durch den Einbruch von Schlammmassen in den Tunnel von Ivrea auf der Linie Turin-Aosta. Grossen Schaden hat das Flüsschen Prasottanno bei der Haltestelle Ferrania zwischen S. Giuseppe de Cairo und Savona angerichtet, indem es ausser einer Anzahl Unterspülungen in den 3 km langen Sellatunnel eingetreten ist und daselbst bis zu 1,40 m Höhe gestanden hat, den Oberbau und die Bettungen schwer beschädigend und die ganze Strecke versandend. Einzelne Betriebsstörungen haben sich trotz äusserster Mühe erst zu Anfang November beseitigen lassen.

Landeplätze in Genua. Die neue Anlände Genua-Bisagno, welche den Zweck hat, die bisherige Landestelle Piazza Brignole, welche alsdann eingehen soll, zu ersetzen, ist am 14. Oktober zu theilweiser Eröffnung gelangt; sie wird vor-

läufig als Erweiterung der obengenannten Löschungsanlage und zwar für Frachtgut in Wagenladungen verwendet werden. Die Sendungen werden, wie bisher, auf Piazza Brignole kartirt.

Marmortransporte. Die Carrara-Marmorbahn ist dem Vorschlage des Mittelmeernetzes auf Aenderung der Frachtgebühren für Marmorsendungen beigetreten, und zwar beziehen sich die Abstufungen in den Sendungen auf das Gewicht: es werden 8 t-Sendungen auf 10 t-Wagen verladen bezw. verrechnet, 12 t auf 15 t-Wagen, 16 t auf 20,95 t-Wagen. Sendungen in Wagen von über 25 t Tragkratt und Einzelblöcke von mehr als 20 t Gewicht bedürfen einer besonderen Vereinbarung mit den Verwaltungen.

Hoher Besuch. Den neuen Turiner Werkstätten der Mittelmeerbahnen-Verwaltung wurde am 26. Oktober d. J. die aussergewöhnliche Ehre zu theil, dass der König mit dem Kronprinzen daselbst erschienen und die einzelnen Abtheilungen der Werkstätten mit ihren grossartig angelegten Räumlichkeiten für die Ausführung der einzelnen Arbeiten, sowie den ausgedehnten Lagerraum für Nutzhölzer besichtigten. Die hohen Besucher besichtigten mit Interesse die Arbeiten an den grossen Krähnen und den mächtigen stehenden Dampfmaschinen zur Krafterzeugung für die einzelnen verschiedenartigen Betriebe und verweilten durch zwei Stunden in den Werken, nicht ohne ihre Befriedigung über das Gesehene und über die musterhafte Anordnung und Eintheilung wiederholt auszusprechen.

Die ausgedehnten Werkstattsanlagen, denen zur Zeit wenigstens in Italien nichts Aehnliches an die Seite gestellt werden kann, machen ihren Schöpfern (Massa, welcher in 1872—74 als Chefingenieur und Abtheilungsvorstand den Plan zu den Turiner Werkstätten fasste, und Frescot, welcher die Entwürfe zur Ausführung brachte) alle Ehre.

Tarif für Eisenbahnpackete. Für die auf dem Sizilischen Netze als Eilgut zu befördernden Packete bis zu 10 kg ist durch den Minister der öffentlichen Arbeiten ein besonderer Binnenverkehrstarif genehmigt worden, welcher für die Entfernungen bis zu 600 km einen Preis von 0,50 L. bei einem Packet bis zu 4 kg, von 0,75 L. bei 4—7 kg und von 1 L. bei 7 bis zu 10 kg festsetzt.

Bauten und Entwürfe.

Sardinische Sekundärbahnen. Der Obere Rath der öffentlichen Arbeiten hat den Entwurf einer neuen Linie ab Tortoli zur Verbindung nach Cagliari-Sorgono hin genehmigt. Diese 166,3 km lange Linie ist in die 5 Baustrecken Tortoli-Lanusei-Ovile Sa. Genna-S. Gerolamo-Flumendosa-Mandas eingetheilt, auch soll eine Abzweigung Tacquisara-Yerzu von der Strecke S. Gerolamo-Genna auslaufen. Die erforderlichen 17 kleinen Tunnels erreichen zusammen eine Länge von 2,7 km und von den 692 Kunstbauten werden nur 9 die Länge von 10 m und darüber erhalten. An Bahnhöfen usw. sind vorgesehen: Haltestelle Tortoli Strand, Tortoli, Elini, Lanusei, Villagrande, Ariani, Yerzu, Osini Ulassai, Tacquisara, Ussasai, Seni, Sadali Seulo, Esterzili, Tulo, Villanova, Nurri und Orroli.

Abkürzungslinie Venedig-Trient. Die Oesterreichische Regierung hat die Prüfung des vom Ingenieur Stummer zu Wien eingereichten Entwurfes für die Valsuganabahn angeordnet. Der „Adriatico“ meldet hierzu noch, dass Minister Branca auf besondere Anfrage darauf aufmerksam gemacht hat, dass eine amtliche Verhandlung über Italiens Anschluss an obige Linie (d. h. die gewünschte Strecke Venedig-Primolano) seitens der Oesterreichischen Regierung noch nicht angebahnt worden, dass indessen gesetzlich (Gesetz von 1879) die Ausführung einer Hauptlinie Bassano-Primolano bestimmt worden sei. — Zu beregter Angelegenheit hat das Stadtoberhaupt von Trient in einer Gemeindesitzung darauf hingewiesen, dass die Stadt Trient und die Provinz Venedig bei der Italienischen Regierung dahin vorstellig werden müssten, dass die gesetzlich (und zwar für die I. Kategorie) festgesetzte Bahn Bassano-Primolano, welche bis 1898 zu eröffnen ist, derart in Angriff genommen werde, um mit der Valsuganabahn zugleich vollendet werden zu können, und dass, um der Linie den internationalen Charakter zu wahren, ihr die möglichst kürzeste Verbindung Bassano-Mestre mit Vermeidung des um etwa 20 km längeren Umweges über Padua gegeben werden müsse.

Bologna-Portomaggiore. Bezüglich dieser Linie mit ihrer Abzweigung nach Massalombarda hat die Provinzialverwaltung von Bologna einen Vertrag mit der Unternehmerfirma Toffani und der Venezianischen Gesellschaft über den Bau bezw. den Betrieb abgeschlossen. Hiernach verpflichtet sich die Provinz zu einer bedingungslosen Zahlung von 270 000 L., während die Venezianische Baugesellschaft ihre Sicherheitsstellung erhöht und der Bauunternehmer Toffani alle die Verpflichtungen übernimmt, welche die Provinz der Regierung gegenüber zu vertreten hat.

Lokalbahn Neapel-Piedimonte d'Alife. Nach dem „Corriere di Napoli“ ist der Vertrag über diese Schmalspurbahn endgültig abgeschlossen; dieselbe läuft über Aversa Trentola, Sa. Maria und Cajazzo.

Cuneo-Ventimiglia. Minister Branca hat Gelegenheit genommen, den Fortschritt der Arbeiten in der Bohrung des grossen Tendatunnels zu besichtigen, welche täglich um 5 m gefördert werden und zwar vom Nordeingang aus; ferner nahm derselbe auf der Hin- wie Rückreise die Zuführungsstrassen bezw. die Arbeiten daran, besonders den Rivoiraviadukt und den Kehrtunnel in Augenschein.

Brückenproben. Seit den in letzter Zeit in der Schweiz und in Amerika vorgekommenen Unfällen mit Eisenbahnbrücken ist die Sorgfalt bei Prüfung derartiger Neubauten in Italien womöglich noch verdoppelt worden, wie dies die Erprobung der fertiggestellten Tanarobrücke bei Asti (Neubaulinie Genua - Ovada - Asti) bewiesen hat. Die Brücke besteht aus 3 Bogen, der mittelste zu 60 m, die beiden anderen zu je 48,75 m lichter Weite; der höchste Punkt des metallenen Theiles des Bauwerks liegt 7 m, der niedrigste 3,25 m über Pfeiler-Oberkante, und diese Zahlenverhältnisse sowie die Anordnung der Träger wie der Verstrebungen bewirken, dass die Brücke ein leichtes, gefälliges Aussehen besitzt. Der dazu verwendete Stahl ist von Tardy & Benech in Savona geliefert und die Herstellung der Brücke ist von der „Società Nazionale delle Officine“ zu Savigliano nach den von der obersten Baubehörde des Mittelmeernetzes ausgegebenen Entwürfen hergestellt. Die Belastungsproben geschahen durch einen Zug von 4 schweren und 1 leichteren Lokomotive im Beisein verschiedener berufener Vertreter des Bauwesens und lieferte ein, die Geschmeidigkeit und Stärke der Bauausführung bestätigendes, zufriedenstellendes Ergebniss.

Reichsgerichts-Erkenntniss

Schadensersatzanspruch wegen Körperverletzung durch einen Fall infolge mangelhafter Beschaffenheit einer Rampe. Lebenslänglichkeit der Haftpflichtsrente. Berechnung des Wohnungsgeldzuschusses. Anrechnung einer Gnadenpension.*)

Thatbestand.

Der frühere Eisenbahn-Betriebssekretär P. klagte auf Ersatz alles Schadens, welcher ihm dadurch entstanden sei und noch entstehen werde, dass er am 11. November 1887 zu Elberfeld im Dienste der Beklagten eine Körperverletzung erlitten habe, in deren Folge er dauernd erwerbsunfähig geworden sei. Die Klage wurde auf § 1 des Haftpflichtgesetzes, die Artikel 1382—1384 des Bürgerlichen Gesetzbuches, § 120 der Gewerbeordnung, sowie auf den Dienstvertrag gestützt, und zu deren Begründung geltend gemacht, Kläger, welcher gegen ein Jahresgehalt von 2400 ℳ und 432 ℳ Wohnungsgeldzuschuss als Betriebssekretär auf dem Magazinbüreau der Hauptwerkstätte an der Cluse zu Elberfeld beschäftigt gewesen sei, habe am angegebenen Tage gegen 6 Uhr Abends aus seinem Arbeitszimmer über die Laderampe nach dem Aborte gehen wollen, in der Mitte der Rampe sei er über einen aus dem Bretterboden hervorragenden Nagel gestolpert und auf ein neben der Rampe befindliches, etwa 4 Fuss tiefer liegendes Anschlussgeleise gestürzt. Infolge der hierbei erlittenen Verletzung sei er mehrere Monate bettlägerig krank gewesen, leide beständig an Schwindel und Nervenzuckungen, und sei durch Verfügung der Beklagten vom 7. Juli 1888 vom 1. Januar 1889 ab unter Bewilligung einer Pension von 1665 ℳ und einer jederzeit widerruflichen Gnadenpension von 360 ℳ in Ruhestand versetzt worden. Demgemäss wurde beantragt, das Landgericht wolle die Beklagte verurtheilen, dem Kläger eine mit dem 1. Januar 1889 beginnende Jahresrente von 1167 ℳ nebst Zinsen, die ausgelegten Kurkosten mit 1000 ℳ und zur Erstattung der durch die Krankheit bedingten Mehrkosten täglich 2 ℳ vom 1. Januar 1889 ab zu bezahlen.

Die Beklagte bestritt die Klage.

Das Landgericht erkannte am 18. April 1890 auf Klageabweisung, weil der Unfall sich nicht beim Betriebe der Eisenbahn ereignet habe und ein von der Beklagten zu vertretendes Verschulden nicht vorliege.

Das Ober-Landesgericht verurtheilte auf erhobene Berufung die Beklagte, an den Kläger eine mit dem 1. Januar 1889 beginnende lebenslängliche Jahresrente von 852,60 ℳ in monatlichen Raten sammt Zinsen seit der Klageerhebung bezw. den Erfalltagen, sowie einen Betrag von 500 ℳ mit Prozesszinsen abzüglich der geleisteten Unterstützungsbeträge zu bezahlen. Die weiter gehenden Ansprüche des Klägers wurden abgewiesen, die Kosten beider Instanzen der Beklagten auferlegt.

---

*) Man vergleiche die kurze Notiz aus nachstehendem Erkenntniss in Nr. 89 S. 850 d. Ztg. Die Red.

Die Gründe führen aus:

Durch die Zeugenvernehmung sei erwiesen, dass Kläger am Abende des 11. November 1887 von der Rampe herabgestürzt sei. Das Haftpflichtgesetz finde zwar keine Anwendung, Beklagte sei aber ersatzpflichtig, weil der Unfall durch ihr Verschulden herbeigeführt worden sei.

Wie nämlich durch die Beweisaufnahme feststehe, sei Kläger über einen aus der Laderampe hervorragenden Nagel gestolpert und dadurch zu Fall gekommen. In dem Hervorstehen des Nagels müsse ein Verschulden der Eisenbahnverwaltung gefunden werden. Dieselbe sei verpflichtet gewesen, die Rampe, welche von den Beamten und Arbeitern als Weg benutzt wurde, in einem Zustande zu erhalten, welcher für die auf der Rampe verkehrenden Personen keine Gefahr brachte. Sie hätte daher die Rampe in kurzen Zwischenräumen einer sorgfältigen Untersuchung unterwerfen müssen, da vorauszusehen war, dass jedes auf dem Fussboden befindliche Hinderniss namentlich nach eingetretener Dunkelheit und bei der ungenügenden Erleuchtung einen Sturz zur Folge haben konnte. Aus dem Zustande des Nagels, an welchen sich Staub und Schmutz angesetzt hatte, ergebe sich, dass derselbe bereits seit längerer Zeit aus dem Fussboden hervorgeragt habe, ohne bemerkt und beseitigt zu werden. Hierin liege ein von der Eisenbahnverwaltung zu vertretendes Verschulden.

Der Einwand, dass Kläger den Unfall selbst verschuldet habe, sei hinfällig. Die Rampe sei nach den Zeichnungen der nächste und am wenigsten gefährliche Weg zum Abtritte gewesen und von den im Magazin beschäftigten Personen stets benutzt worden.

Unerheblich sei, dass Kläger an Augenschwäche und Neigung zum Schwindel gelitten habe, denn mit diesen Mängeln hänge der Unfall nicht ursächlich zusammen. Auch bei normalem Sehvermögen würde Kläger den Nagel nicht bemerkt haben.

Beklagte sei demnach gemäss Art. 1384 des Bürgerlichen Gesetzbuches für die Folgen haftbar, und die von ihr bezüglich des Grundes des Anspruchs erbotenen Beweise seien unerheblich.

Entscheidungsgründe.

Die Angriffe beider Parteien waren nicht für begründet zu erachten.

I. Die Revision der Beklagten rügt:

1. Die Ablehnung der erbotenen Beweise, indem sie ausführt, der Berufungsrichter erkläre die Beklagte für verpflichtet, die Ladebühne zwar nicht Tag für Tag aber doch in kurzen Zwischenräumen einer Untersuchung zu unterwerfen, und nehme ein Verschulden derselben an, weil der Nagel jedenfalls längere Zeit aus den Dielen hervorgeragt habe, somit zu entdecken gewesen wäre, dabei sei übersehen, dass Beklagte nach ihrem Beweiserbieten ihrer Verpflichtung im vollen Umfange nachgekommen sei, denn die Ladebühne sei mehrmals in der Woche gekehrt, und hierbei sei der Nagel, welcher nur etwa 4 mm hervorragte, nicht bemerkt worden. Dieser Vorwurf erscheint nicht als begründet. Ohne Rechtsirrthum nimmt das Berufungsgericht an, dass der Bahnverwaltung, also den die Beklagte vertretenden Beamten, die Verpflichtung oblag, die zum Begehen bestimmte Ladebühne in einem gefahrlosen Zustande zu erhalten und zu diesem Zwecke in kurzen Zwischenräumen eine Revision eintreten zu lassen, welche bei sorgfältiger Vornahme zur Entdeckung des gefahrbringenden Nagels geführt haben würde; die Nichterfüllung dieser Pflicht wird aus dem Zustande des von allmählich angesammeltem Staube umgebenen Nagels hergeleitet, ob die Bühne durch Kehren rein erhalten worden sei, konnte daher als ein unerheblicher Umstand erklärt werden, da die Reinhaltung durch Bedienstete die mit der Aufsicht beauftragten Beamten nicht von der Verpflichtung befreite, sich durch öftere Revision von der Gefahrlosigkeit der als Zugang zu den Aborten benutzten, und mit einem Geländer nicht versehenen Ladebühne zu überzeugen.

2. Die Revision rügt ferner, dass der Berufungsrichter die Rente auf Lebenszeit bewilligt habe, während der Kläger nach dem Gesetze vom 31. März 1882 bereits mit dem 65. Lebensjahre habe pensionirt werden können. Dieser Angriff konnte keinen Erfolg haben, da in den Instanzen eine Beschränkung der Rente bis zu dem angegebenen Zeitpunkte niemals verlangt worden war und der Richter von dem Fortbestehen der zur Zeit des Urtheils vorhandenen Umstände ausgehen durfte, sofern ihm nicht glaubhaft gemacht wurde, dass eine Veränderung mit Sicherheit zu erwarten stehe (vergl. Entscheidungen des Reichsgerichts Band 17 S. 45). Uebrigens war sich der Richter bei Festsetzung der Höhe des Schadens, welche durch § 260 der Civil-Prozessordnung seinem Ermessen anheimgestellt wird, wohl bewusst, dass dem Kläger in der Fortdauer der Rente bis zum Todestage bei der Möglichkeit der früheren Pensionirung ein Vortheil gewährt werde, und er gleicht denselben dadurch aus, dass er dem Kläger weniger gibt, als derselbe bei fernerem Verbleib in seinem Dienste bezogen haben würde.

3. Die Revision vermisst endlich die Begründung für die Entscheidung, welche der Beklagten sämmtliche Kosten auferlegt. Diese Entscheidung rechtfertigt sich indessen durch den bezogenen § 88 Abs. 2 der Civil-Prozessordnung, weil der Betrag der Forderung durch richterliches Ermessen festzusetzen war.

II. Die Anschlussrevision behauptet, die dem Kläger zugebilligte Entschädigung sei zu niedrig bemessen. Es ist richtig, dass der Richter die seinem freien Ermessen anheimgestellte Festsetzung des Schadens durch die Annahme begrenzt hat, dass der Kläger, welcher durch die Verletzung seiner ganzen Erwerbsfähigkeit dauernd verlustig geworden sei, den Unterschied zwischen seinem Diensteinkommen und dem Ruhegehalte zu beanspruchen habe. Den Ausfall, welchen Kläger an seinem gegenwärtigen Einkommen erleidet, gleicht das Berufungsurtheil dadurch aus, dass es die von den Dienstverrichtungen unzertrennlichen Ausgaben nicht in Abzug bringt und die Rente auf Lebenszeit gewährt, während Kläger nicht mit Sicherheit darauf rechnen konnte, bis zu seinem Lebensende im Dienste zu verbleiben, und er sich im Falle der Versetzung in Ruhestand mit der Pension hätte begnügen müssen. Schon aus diesem Grunde würde die Anschlussrevision zurückzuweisen sein. Aber auch abgesehen davon können die erhobenen Angriffe nicht für begründet erachtet werden.

1. Kläger behauptet, nach der neueren Gesetzgebung seien die Gehälter der Betriebssekretäre um 300 ℳ erhöht worden, und dieses Vortheils würde er theilhaftig geworden sein, weil er seit mehreren Jahren das höchste Gehalt bezogen habe. Ein Gesetz, welches die Gehaltserhöhung bestimmt hätte, ist von dem Kläger nicht bezeichnet worden und besteht nicht, nach der Behauptung der Beklagten hätte derselben nur die Befugniss zugestanden, nach ihrem Ermessen vom 1. Oktober 1890 ab eine Zulage von 150 ℳ zu bewilligen, falls sie mit den Leistungen des Klägers zufrieden gewesen wäre. Es handelt sich also nicht um einen Rechtsanspruch, sondern nur um eine ungewisse Erwartung, welche bei der Schadensfestsetzung nicht unbedingt zu berücksichtigen war.

2. Der Richter bewilligt nicht den bisher vom Kläger bezogenen Wohnungsgeldzuschuss, sondern nur den Durchschnittszuschuss, welcher nach dem Gesetze vom 12. Mai 1873 § 6 der Pensionsberechnung zu Grunde zu legen war. Hierbei begeht der Richter nicht den Irrthum, dass es sich um eine Pension handle, sondern er stützt seine Entscheidung auf die thatsächliche Erwägung, dass Kläger bei dem Aufhören seiner Residenzpflicht auch an einem billigeren Orte seinen Aufenthalt wählen konnte.

3. Ebensowenig liegt ein Rechtsirrthum in der Anrechnung der Gnadenpension. Thatsächlich wird dieselbe vom Kläger bezogen, und der Widerruf ist nur für den Fall vorbehalten, dass die Unterstützungsbedürftigkeit sich vermindern werde, ein Nachtheil ist also für den Kläger nicht entstanden. Einen privatrechtlichen Anspruch auf die aus der Pensions- und Unterstützungskasse der Bergisch-Märkischen Bahn gewährte Pension hat Kläger nicht erworben, weil ein solcher nach § 31 der Statuten nicht besteht, wenn Pension gewährt wird. Ob der Betrag aus der Staatskasse oder der Pensionskasse gewährt wird, berührt den Kläger nicht, sein jährlicher Ausfall wird um den angegebenen Betrag vermindert.

(Urtheil des II. Civilsenats des Reichsgerichts vom 8. Mai 1891 in der Sache P. w. Eisenbahndirektion in Elberfeld.)

Verschiedenes.

Staatsbeihilfen für die Canadischen Eisenbahnen.

Nach einer unlängst dem Canadischen Bundesparlament vorgelegten Nachweisung sind seit 1867, dem Jahre der Einsetzung der Bundesregierung, von dieser für die Eisenbahnen folgende staatlichen Beihilfen geleistet worden:

Provinz	Kilometrische Länge der Bahnen	Staatliche Beihilfen ℳ
Ontario	2 250	28 002 024
Quebec	3 318	45 678 028
Neu-Braunschweig . .	756	11 137 532
Nova Scotia	617	29 857 092
Prinz Edward-Insel .	10	38 400
Britisch-Columbien. .	253	4 100 800
Nordwestliches Gebiet	—	9 240 000
zusammen	7 204	128 053 876

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Unsere Bekanntmachung vom 20. November d. J., betreffend Einführung des Nachtrages I zum **Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Breslau** ändern wir dahin ab, dass die Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen: Herby und Lissau des Bezirks Breslau nicht am 1. Dezember d. J., sondern erst vom Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Lublinitz-Herby in Geltung treten.

Bromberg, den 1. Dezember 1891. (2458)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung des Personenhaltepunktes Bürgerholz. Am 13. Dezember d. J. wird der an der Bahnstrecke Salzwedel-Lüchow zwischen den Stationen Salzwedel und Wustrow belegene Haltepunkt Bürgerholz für den Personenverkehr ohne Gepäckabfertigung eröffnet werden.

Magdeburg, den 1. Dezember 1891. (2459)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. An- und Vermiethung von Wagen.

Verleihung von offenen Güterwagen. Wir haben 20 Stück offene Güterwagen (Kohlenwagen) zu 11 000 bezw. 10 000 kg Tragfähigkeit zu verleihen. Angebote nimmt die unterzeichnete Direktion entgegen. (2460)

Oels, 29. November 1891.
Direktion
der Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft.

4. Güterverkehr.

Frankfurt-Oberhessisch-Bayerischer Verkehr. Für Brennholz-Sendungen ab Jossa nach Nürnberg Ostbhf. wird ab 1. Dezember l. J. ein ermässigter Frachtsatz eingeführt. — Näheres bei den betheiligten Stationen.

Frankfurt a/M., den 30. Nov. 1891. (2461)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Mit Gültigkeit vom 15. Dezember d. J. wird die Station Fahr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) in die Tarifhefte II der Verbandsabtheilungen A und C—G mit den um 4 km erhöhten Tarifentfernungen der Station Neuwied aufgenommen. Das Nähere ist bei der Güterabfertigungsstelle zu Fahr zu erfahren.

Köln, den 1. Dezember 1891. (2462)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Niederländisch-Deutsche Verbände. Verbands-Gütertarif. Theil I, vom 1. Oktober 1890. Vom 15. Januar n. Js. ab wird die Beförderung von „Thonwaaren aller Art" in bedeckten Wagen auf solche des Spezialtarifs II beschränkt. Die Nr. 110 des unter B III 2 aufgenommenen Verzeichnisses der bedeckt zu befördernden Güter der Spezialtarife erhält daher folgende Fassung: „Thonwaaren aller Art, insoweit dieselben unter Spezialtarif II fallen, unverpackt oder nur lose in Stroh und dergl. verpackt."

Elberfeld, den 30. Novbr. 1891. (2463)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. ab wird die Station Auvelois der Belgischen Staatsbahn in den im vorbezeichneten Verkehr bestehenden Ausnahmetarif 11 für die Beförderung von Sand ab Herzogenrath mit einem Frachtsatze von 4,36 Frcs. für 1 000 kg aufgenommen.

Köln, den 30. November 1891. (2464)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Ostpreussische Südbahn. Die im Importtarif von Königsberg etc. über Grajewo nach Kiew, Berditschew, Odessa vom 1. Oktober 1891 angegebenen Frachtsätze für den Verkehr von Memel treten vom 12. Dezember 1891 n. St. in Kraft.

Direktion. (H&V2465)

Staatsbahnverkehr Hannover-Magdeburg. Im vorbezeichneten Verkehre gelangen mit Gültigkeit vom 6. d. Mts. ab direkte Frachtsätze zwischen der Station Marienburg des Direktionsbezirks Hannover einerseits und Stationen des Direktionsbezirks Magdeburg andererseits zur Einführung.

Magdeburg, den 1. Dezember 1891. (2466)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Für die Beförderung von Bier in Fässern von Würzburg Badische Bahn nach den Schweizerischen Stationen Baden und Brugg treten mit Wirkung vom 10. Dezember 1891 ermässigte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilt die Güterverwaltung Würzburg, sowie das diesseitige Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 28. November 1891. (2467)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Am 1. Dezember d. J. kommt das 2. Ergänzungs- und Berichtigungsblatt zu Theil II a des Deutsch-Französischen Gütertarifs zur Einführung. Durch dasselbe werden die Stationen Backnang, Fahrnau und Haagen in den direkten Tarif einbezogen. Das Blatt ist von unserer Drucksachen-Kontrole unentgeltlich zu beziehen.

Strassburg, den 26. Nov. 1891. (2468)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ostdeutsch - Oesterreichischer Verband. Theil III. Von Prag Smichow transito nach Sosnowice kommen fortan zur Erhebung für Eisenbahnwagen ohne Bremse 108 kr., für Eisenbahnwagen mit Bremse 103 kr. für 100 kg.

Breslau, den 3. Dezember 1891. (2469)
Königliche Eisenbahndirektion.

Schlesisch - Süddeutscher Verband. Mit Wirksamkeit vom 10. Dezember l. J. wird die Bayerische Station Vöhringen in den Ausnahmetarif Nr. 6 für Zink etc. einbezogen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

München, den 27. November 1891. (2470)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Mit Wirksamkeit vom 15. Dezember l. J. an ist zum **Niederländisch-Bayerischen Gütertarif** vom 1. Juni 1883 der X. und zum gleichnamigen Holz-Ausnahmetarif vom 1. Mai 1887 der II. Nachtrag erschienen.

München, den 27. November 1891. (2471)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Am 1. Dezember d. J. gelangt der Nachtrag 1 zu dem am 1. August 1891 gültigen Lokal-Gütertarif für den diesseitigen Bezirk zur Ausgabe. Der Nachtrag enthält Aenderungen und Ergänzungen sowie Berichtigungen des Haupttarifs, deren Einführung zum Theil bereits früher mittelst besonderer Bekanntmachungen angekündigt ist.

Exemplare des Nachtrags können — soweit der Vorrath reicht — durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen unentgeltlich bezogen werden.

Altona, den 30. November 1891. (2472)
Königliche Eisenbahndirektion.

Galizisch - Norddeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 1. Januar 1892 tritt zum Galizisch-Norddeutschen Verbandstarif, Heft 1, der Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält unter anderen infolge Gewährung ermässigter Antheile seitens der Oesterreichischen Bahnen direkte Frachtsätze für Spiritus zur Ausfuhr über See sowie Ausnahmefrachtsätze für Papier zur Ausfuhr.

Abzüge des Nachtrags sind auf den Verbandstationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 1. Dezember 1891. (2473)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Prignitzer Eisenbahn. Vom 1. Dezember d. J. ab gelangen auf den diesseitigen Stationen Schülerkarten (zum Schulbesuch) auf die Dauer von einem bis zu 12 Monaten zur Fahrt in II. oder III. Klasse auf Grundlage der für die Königlich Preussischen Staatseisenbahnen bestehenden Bestimmungen zur Ausgabe. Nähere Auskunft ertheilen die Stationen. (2474)

Perleberg, den 27. November 1891.
Die Direktion
der Prignitzer Eisenbahngesellschaft.
Heinemann. Grasshoff.

K. K. priv. Galizische Carl Ludwigbahn. Aufhebung der Lokaltarife für den Personen- und Gepäckstransport auf den Linien der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn und der Lokalbahnen Jaroslau-Sokal bezw. Dembica-Rozwadów.

Die reglementarischen Bestimmungen und allgemeinen Tarife für den Personen- und Gepäckstransport, dann für mit diesem Transporte im Zusammenhange stehende Beförderung von Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. September 1876 für die K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn, dann vom 1. Januar 1885 für die Lokalbahn Jaroslau-Sokal

und vom 30. Oktober 1887 für die Lokalbahn Dembica-Rozwadów, sammt allen hierzu gehörigen Nachträgen, gelangen mit 1. Januar 1892 ihrem vollen Umfange nach zur Aufhebung.

Ueber die Einführung neuer Personen- und Gepäckstarife wird rechtzeitig Verlautbarung erfolgen.

Wien, am 26. November 1891. (2475)

Die Generaldirektion.

6. Lieferfristen.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Zuschlagsfrist zur Lieferzeit für die Strecke Ruttka-Oderberg anlässlich Güteranhäufung.) Mit Vorbehalt der Genehmigung der hohen Aufsichtsbehörden wird bis auf Widerruf auf Grund des § 57 des Betriebsreglements für die Strecke Ruttka-Oderberg zu der reglementarischen resp. tarifarischen Lieferzeit bei Frachtgütern ein Zuschlag von 2 Tagen festgesetzt. (2476)

Budapest, am 30. November 1891.

Die Direktion.

7. Verdingungen.

Verdingung von Telegraphenmaterialien. Die im Rechnungsjahre 1892/93 erforderlichen

34 700 kg verzinkter Eisendraht,
10 000 m Guttaperchadraht,
20 900 Stück Isolatoren mit und ohne Stützen,
7 900 Stück Kupferpole } zu Meidinger Elementen,
11 000 Stück Zinkpole }
81 000 Rollen Morsepapier,
1 150 kg Bittersalz,
10 300 „ Kupfervitriol,
2 300 Satz Batterie-Elementengläser,
3 900 Flaschen Morsefarbe,
330 „ Klauenöl

sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Bedingungen sowie die Bedarfsnachweisung und Angebotsformular liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ für Isolatoren, Kupfer- und Zinkpole, sowie Batterie-Elementengläser bezw. von 25 ₰ für die übrigen Materialien bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und postgeldfrei mit der Aufschrift „Angebot auf Telegraphenmaterialien“ bis 19. Dezember d. J., Vormittags 11 Uhr, an unser Materialienbüreau hier einzureichen, wo zur angegebenen Zeit die Eröffnung der Angebote stattfindet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 9. Januar 1892. (2477)

Magdeburg, den 28. November 1891.

Königliche Eisenbahndirektion.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Ausgeschrieben wird die Lieferung von

300 Radsätzen nach Preuss. Normalie mit 130 mm starken Achsen nach Zeichnung Nr. 7745,
300 Radsätzen nach Preuss. Normalie mit 135 mm starken Achsen nach Zeichnung No. 22480,
50 Radsätzen für Schmalspurwagen nach Zeichnung Nr. 23084 und
200 Stück losen Achsen im rohen vorgedrehten Zustande nach Preuss. Normalie nach Zeichnung Nr. 7203.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen sind von der Maschinen-Hauptverwaltung in Chemnitz gegen Einsendung einer Gebühr von 30 ₰ zu beziehen. Dieselben können aber auch im Büreau der Maschinen-Hauptverwaltung, sowie bei den Bezirks-Maschinenmeistereien Leipzig I und II und Dresden-Neustadt eingesehen werden.

Die Angebote sind getrennt für jede Radsatzgattung mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Radsätzen“ bis zum 19. Dezember d. J., Vorm. 10 Uhr an die unterzeichnete Königliche Generaldirektion portofrei einzusenden und werden am nämlichen Tage Vorm. 11 Uhr in Gegenwart etwa erschienener Anbieter eröffnet werden. Die Auswahl unter den Bietern, welche bis zum 6. Januar kft. J. an ihre Gebote gebunden bleiben, wird vorbehalten.

Wer bis dahin Nachricht über die Annahme seines Angebotes nicht erhält, hat dasselbe als abgelehnt zu betrachten.

Dresden, am 28. November 1891. (2478)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Kieswagen.

Grosse Parthie 10tonnige normalspurige Kieswagen billig zu vermiethen durch Ign. Qurin, Cöln, Hansaring 15.

Zeichenpapiere, Pauspapiere, Lichtpausrohpapiere, Millimeterpapiere

bezieht man am preiswerthesten bei unterzeichneten Herstellern. Muster kostenlos.

Gelbe Mühle, Düren
(Rheinpreussen)
Benrath & Franck.

(Triebkräfte 3 Dampfmaschinen, 1 Wassermotor.)

Vertretung für Oesterreich-Ungarn und den Orient.

Junger practisch gebildeter Mann mit allerersten intimen Bekanntschaften in den Kreisen der Eisenbahn-, Dampfschifffahrt-, Bank- und Industrie-Welt, mit guten Verbindungen bei den Ministerien und Behörden, sucht die Vertretung einer grossen Firma oder Gesellschaft auf dem Gebiete der Consumartikel-Erzeugung für Bahnen, Fabrication etc. Derselbe würde sich auch gleichzeitig mit der Propagirung wichtiger Erfindungen auf diesen Gebieten gern befassen. Allererste Referenzen stehen zu Gebote. Auf Wunsch persönliche Vorstellung. Mittheilungen unter **„Tüchtige Vertretung 1892“ an Rudolf Mosse, Wien.**

Carl Schenck, Eisengiesserei & Waagenfabrik, Darmstadt.

Combinirte Laufgewichts- und Zeigerwaage für Eisenbahn-Passagiergepäck.

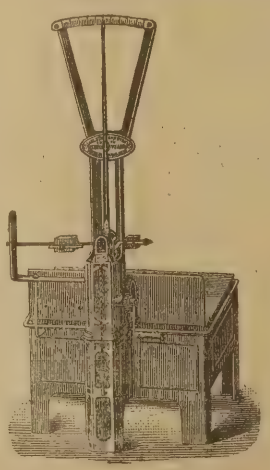
Tragkraft bis zu 1000 Ko.

Der Zeiger wiegt 50 Ko. aus und das Laufgewicht immer von 50 zu 50 Ko.

1 Ko. = 8 m/m.

Die Waage ist mit Schenck's Patententlastung versehen.

Prospecte gratis und franco.



Rasche und bequeme Bedienung.

Bleibende Genauigkeit und zuverlässiges Wiegen.

Einfache Construction und leichte Aufstellung.

Eichfähig.

Im Uebrigen liefere ich Waagen jeder Art u. Grösse.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 96. 1891.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 38 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 28 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 2 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 900 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 30.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 9. Dezember 1891.

Inhalt:

Neuere Fortschritte d. Schmalspur.
Die Rhönbahnen.
Statistisches über die Eisenbahnen Russlands.
Vereins-Mittheilungen:
Vereins-Kilometerzeiger.
Vereins - Güterwagenpark - Verzeichnisse.
Statistische Nachrichten über die auf den Bahnen des Vereins vorgekommenen Achsbrüche und Achsanbrüche.
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Einheitliche Eisenbahnzeit im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenb.-Verwaltungen.
Landes-Eisenbahnrath.
Europäische Fahrplankonferenz.
Aus dem Bayerischen Landtage.
Betriebseröffnungen.
Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Preussische Staatseisenbahnen: Gestellung von Güterwagen.
Einführung eines neuen Gepäckabfertigungs-Verfahrens.
Badische Staatseisenbahnen.
Württemb. Staatseisenbahnen.
Braunschweig. Landeseisenbahn.
Zur Frage der Errichtung elektr. Bahnen in Berlin.
Aus der Schweiz:
Konzessionsgesuche.
Schweizerische Nordostbahn.
Bundesvorlage, betreffend den Ankauf der Centralbahn.
Aus Frankreich:
Betriebseröffnungen.
Konzessionen.
Die Frachtgut-Annahmebescheinigungen.
Frachtgut-Stempel.
Militärsendungen im Kriege.
Ersatz verlorener oder zerstörter Fahrkarten Anweisungen.
Betriebsergebnisse in 1890.
Aus Spanien:
Spanisch-Französ. Tarifkrieg.
Eisenbahnunfälle.
Gewinn d. Span. Staatsschatzes aus dem Eisenbahnbetriebe.
Ostspanische Eisenbahn.
Eisenbahn Medina-del-Campo-Salamanca.
Südspanische Eisenbahn.
Algeciras-Eisenbahn.
Eisenbahn Olot-Gerona.
Benutzung der verschiedenen Wagenklassen.
Konzessionen.
Aus Russland:
Verkehrsergebn. für August d. J.
Nothstandsbauten.
Eisenbahnunglück auf der Orel-Gryäsibahn.
Beschränkung der Freibillets.
Aus Nordamerika:
Zugleistungen in Bezug auf Geschwindigkeit.
Personalnachrichten:
Preussische Staatseisenbahnen.
Bayern.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Nachruf.
2. Eröffnung von Stationen.
3. Eröffnung von Strecken.
4. Güterverkehr.
5. Personen- und Gepäckverkehr.
6. Eisenbahn-Effektenverkehr.
7. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Neuere Fortschritte der Schmalspur.

Von Alfred Birk.

Die Vervollständigung der Nebenbahnnetze in den Kulturstaaten und die Ausbreitung der Schienenwege in jenen Ländern, in welche die fahrende Dampfmaschine bisher noch nicht oder nur auf kurze und vereinzelte Strecken eingedrungen ist, erscheint in hohem Grade abhängig von der mehr oder minder ausgedehnten Anwendung der schmalen Spurweite. Man darf diese Behauptung — glaube ich — wohl aussprechen, ohne auf ernsteren und energischen Widerspruch zu stossen, denn es sind beredte Thatsachen, welche Zeugniss für deren Richtigkeit ablegen und deren Macht auch die grössten Gegner dieser Spurweite schliesslich zur Bekehrung zwingen muss — ist doch heute der siebente Theil aller Eisenbahnen der Erde schmalspurig erbaut. Dabei darf aber nicht vergessen werden, dass es sich bisher vornehmlich um den Ausbau der Haupt-Schienenwege in den Kulturstaaten gehandelt hat und eigentlich erst die Zukunft der schmalen Spurweite gehört. Aus den zerstreuten Nachrichten der Zeitungen gewinnt man nur schwer ein klares Bild über die wachsende Anwendung dieser Spur; ich will daher versuchen, nachstehend in zusammenhängender und kritischer Uebersicht die neueren Fortschritte derselben zu erörtern.

Beginnen wir mit Deutschland. Die schmale Spurweite erfährt hier in den einzelnen Ländern eine sehr verschiedenartige Behandlung. Während im Königreich Sachsen, das eigentlich die erste und gewichtigste Anregung zur Anwendung der schmalen Spur gegeben hat, noch immer neue Bahnen mit 75 cm Spurweite unter stetem Hinweis auf die bisher gewonnenen günstigen Erfahrungen zur Herstellung gelangen, schenkt man in Preussen der Schmalspur erst in jüngster Zeit mehr Beachtung, namentlich seit die Regierung selbst sich grundsätzlich für die Anwendung derselben bei Bahnen minderer Bedeutung ausgesprochen hat. In Bayern verhält man sich der schmalen Spur gegenüber vollständig ablehnend; hier wurden selbst unter Verhältnissen, welche auf ihre Bevorzugung direkt hinweisen, normalspurige Nebenbahnen erbaut. Man hat von maassgebender Seite nicht verabsäumt, die finanziellen Erfolge des Betriebes dieser vollspurigen Bahnen gegen die schmale Spur ins Treffen zu führen; ob sich nun aber bei Anwendung der letzteren die Ergebnisse — wenigstens in einzelnen Fällen — nicht noch günstiger gestaltet hätten, soll hier nicht untersucht werden. In den kleineren Deutschen Staaten herrscht auf dem hier betrachteten Gebiete ein regeres Leben; besonders dürfte sich Hessen bald eines grösseren Netzes schmalspuriger Bahnen erfreuen, nachdem die Regierung den Ausbau eines solchen beschlossen hat und vom Landtage in ihren Bestrebungen kräftig unter-

stützt wird. Das gesammte Deutsche Reich zählte am Schlusse des Betriebsjahres 1890 laut der offiziellen Statistik 873 km schmalspurige Bahnen mit 996 km Geleisen und 352 Stationen.

In Oesterreich vermag die Schmalspur nur sehr langsam festen Fuss zu fassen; das Beispiel der Bosnabahn wirkte nicht in der Weise, wie man hoffen durfte; erst als sich in den Regierungskreisen, welche dieser Spurweite anfangs nicht besonders günstig gestimmt waren, ein Umschwung der Anschauung vollzog, wurden einzelne Nebenbahnen mit schmaler Spur thatsächlich ausgeführt. Die grössten Hoffnungen jedoch dürfen die Freunde der Schmalspur, dieser mächtigsten Förderin des Nebenbahnwesens, vielleicht auf den Ausbau des Steiermärkischen Lokalbahnnetzes setzen. Ich habe in meiner Abhandlung: „Schmalspur und Zahnrad in Oesterreich", welche in den Nrn. 93 und 98 Jahrg. 1890 d. Ztg. zum Abdruck gelangte, diese Verhältnisse näher besprochen und möchte hier nur erwähnen, dass die erste auf Grund des Steiermärkischen Lokalbahngesetzes zur Ausführung gelangende schmalspurige Linie schon im nächsten Jahre dem Betriebe übergeben werden dürfte. Am Ende des Jahres 1890 zählte Oesterreich mit Ausnahme Ungarns und Bosniens kaum 100 km schmalspurige Bahnen.

Eine grossartige, systematische und auf einheitlichen Grundsätzen beruhende Anwendung hat die Schmalspur in Belgien durch die „Nationale Gesellschaft der Vizinalbahnen" gefunden, welche beschlossen hat, alle ihre Linien, sofern sie nicht nur ganz kurze Zweige der Hauptbahnen bilden, mit der Spurweite von 1 m oder, falls sie an die Nebenbahnen Hollands anschliessen, mit jener von 1,067 m zu erbauen, und zwar ohne Rücksicht auf die Gestaltung des Geländes, also auch in jenen ebenen Gegenden, wo die Vortheile der schmalen Spur für Nebenbahnen weniger kräftig hervortreten.*) Es müssen dieselben mithin auch unter solchen Verhältnissen bei Bahnen, für deren Bau und Betrieb die grösste Oekonomie als erstes Gebot gilt, von wesentlichem Belang sein. Zahlenvergleiche besitzen für derartige Fälle allerdings keinen unbestreitbaren Werth, weil die Baukosten der Bahnen oft durch verschiedene Umstände, welche die Spurweite nicht berühren, beeinflusst werden. Immerhin dürften die nachstehend angegebenen Durchschnittswerthe ein gewisses Interesse besitzen und die Bedeutung der Schmalspur für die Aufgaben, welche der vorerwähnten Gesellschaft in Belgien zufallen, einigermaassen beleuchten. Die kilometrischen Kosten für die Herstellung des Unter- und Oberbaues einschl. der Kunstbauten schwanken bei den Belgischen Schmalspurbahnen zwischen 16 000 und 25 000 Frcs., die kilometrischen Ausgaben für Hoch- und Kunstbauten (Brücken, Durchlässe usw.) halten sich ziemlich konstant auf durchschnittlich 3 430 Frcs. Bei der Linie Sprimont-Poulseur, welche normalspurig angelegt ist, betragen die kilometrischen Kosten für Unter- und Oberbau 37 069 Frcs., d. i. um 16 569 Frcs. mehr als die bezüglichen Durchschnittskosten der schmalspurigen Linien, für Hoch- und Kunstbauten 14 698 Frcs. oder um 11 268 Francs mehr als bei letzteren, und die kilometrischen Gesammtkosten im allgemeinen nahezu das Doppelte von jenen der Schmalspurbahnen. Die Gesammtlänge der letzteren betrug in Belgien zu Beginn dieses Jahres rund 940 km, d. i. 1 km für je 31,4 qkm Bodenfläche.

In den Niederlanden hat sich die schmale Spur schon seit vielen Jahren namentlich bei Dampfstrassenbahnen erfolgreich neben der normalen Spur behauptet; dabei war man nicht engherzig bei einer einzigen Spurweite stehen geblieben, sondern hat vielmehr den Unternehmern bezüglich der Wahl der Spurweite freie Hand gelassen. Nach der interessanten Denkschrift der Ingenieure Martin und Bousignes über die Sekundär- und Dampfstrassenbahnen in Belgien und Holland**) gab es im letzteren Lande zu Anfang des Jahres 1890 rund 900 km Strassenbahnen, von denen 490 km schmalspurig erbaut waren, und zwar hatten 44 km die Spurweite von 75 cm, 86 km jene von 1 m und 360 km jene von 1,067 m. Um über die Baukosten solcher Bahnen einige Anhaltspunkte zu bieten, seien folgende Daten angeführt. Bei der Gelderschen Strassenbahngesellschaft, deren Linien mit 75 cm Spurweite hergestellt sind, betrugen die Gesammtausgaben für Bau und Betriebsmittel für 1 km rund 32 400 Frcs., bei der Linie von Breskens in Holland nach Maldeghem in Belgien (28,6 km auf Holländischem und 4,12 km auf Belgischem Gebiete), welche Linie die Spur von 1 m besitzt, beliefen sich diese Kosten auf 34 400 Francs und bei der in schwieriger Gegend mit 1,067 m Spurweite ausgeführten Bahn Zeist-Arnheim auf 37 740 Frcs., während die vollspurige Linie Rotterdam-Schiedam 119 890 Frcs. für 1 km an Baukosten und Ausgaben für die Fahrbetriebsmittel erforderte.*)

Hervorragende Beachtung verdient die in jüngster Zeit in Frankreich herrschende Bewegung zu Gunsten einer weitgehenden Anwendung der schmalen Spurweite. Es ist bekannt, dass man in Frankreich schon seit länger als einem Jahrzehnt beim Bau der Neben- und speziell der Strassenbahnen vielfach von der normalen Spurweite abgegangen ist. Schon durch das Bedingnissheft zu dem Sekundärbahn- und und Strassenbahn-Gesetz vom 11. Juni 1880 wurden neben der normalen Spur noch die Spurweiten von 1 m und 75 cm vorgesehen. Von letzterer wurde in Frankreich fast gar kein Gebrauch gemacht; dagegen erfreute sich die erstere besonders ausgedehnter Anwendung. Man hat Bahnen mit 1 m Spurweite in äusserst verkehrsreichen Gegenden angelegt, man hat sie ungescheut in die Netze normalspuriger Bahnen eingebaut — ja, man ist so weit gegangen, sie mit den letzteren derart zu verknüpfen, wie dies anderwärts nur bei Bahnen von gleicher Spur der Fall ist. So hat die Französische Südbahngesellschaft, welche sich mit dem Bau von Nebenbahnen befasst und nicht mit der „grossen" Eisenbahngesellschaft: Chemin de fer du Midi zu verwechseln ist, die Spurweite von 1 m acceptirt, aber auf einzelnen Bahnen streckenweise vier Schienenstränge verlegt, so dass die äusseren die normale, die inneren die schmale Spur bilden und daher die Wagen der vollspurigen Bahnen, welche durch schmalspurige Strecken verbunden werden, auch über diese letzteren ihren Weg nehmen können. Die Weltausstellung in Paris im Jahre 1889 bot Gelegenheit, die interessanten Anordnungen, welche hierdurch erforderlich wurden, an hübschen Modellen zu studiren.

Die Weltausstellung in Paris gab aber auch Veranlassung zu einer lebhaften Diskussion über die Frage einer einheitlichen schmalen Spurweite. Die bekannte Firma für Feldbahnen, Société Decauville bei Paris, hatte eine für den Verkehr auf dem Ausstellungsplatz bestimmte transportable Bahn von 60 cm Spurweite erbaut, welche Bahn — wie in dieser Zeitung wiederholt berichtet worden ist — grossartige Betriebserfolge lieferte und die allgemeine Aufmerksamkeit auf die Leistungsfähigkeit solch „kleiner" Bahnen lenkte. Man erhofft nun vielfach von der Anwendung dieser bescheidenen Spurweite (60 cm) einen raschen Aufschwung des Nebenbahnwesens in Frankreich. Wohl werden Stimmen laut, welche sich entschieden gegen diese Spurweite, die nur für transportable Bahnen geeignet sein soll, ausprechen; u. a. tritt F. Martin in einer grösseren geistreichen Abhandlung: „Du régime des chemins de fer secondaires en France" für die Spur von 1 m als einheitliche Spur für die Französischen Bahnen untergeordneter Bedeutung ein.**) Die Regierung scheint aber — und wir möchten im Interesse der Entwickelung des Nebenbahnwesens sagen: glücklicherweise — die Anschauung des Herrn Martin, durch deren Verwirklichung dem Nebenbahn-

*) Vergl. auch meine Abhandlung: „Die Erfolge des Vizinalbahngesetzes in Belgien" Nr. 56 und 57 d. Ztg.

**) Siehe Nr. 30 und 31 d. Ztg.

*) Nähere Mittheilungen hierüber finden sich auch in der „Oesterr. Eisenbahnztg." 1891, Nr. 33.

**) Vergl. die Besprechung dieses Werkes von E. A. Ziffer in der „Zeitschr. f. Eisenb. u. Dampfschifff." 1891, 21. u. 22. Heft.

wesen beengende Grenzen gezogen würden, nicht zu theilen. Es ist interessant, welche Wandlungen sich in sehr kurzer Zeit bezüglich dieser Frage in den leitenden Kreisen Frankreichs vollzogen haben. Die Antwort des Ministers für öffentliche Arbeiten auf eine Anfrage des Senators Poriquet gibt hierüber beachtenswerthe Aufklärungen; wir geben dieselbe daher nachstehend in nahezu wortgetreuer Uebersetzung:

„Der geehrte Herr Senator Poriquet" — also äusserte sich der Minister — „hat mich gefragt, welches die Politik des Ministers für öffentliche Arbeiten in Bezug auf die Spurweite der Eisenbahnen von lokalem Interesse sei? Ich muss ihm vor allem sagen, dass sie keine andere ist, als die strikte Anwendung des Gesetzes vom 11. Juni 1880. Den Departements und den Kommunen obliegt es, die Initiative für Bahnen zu ergreifen, welche ihren Anforderungen genügen können; ihre Vorschläge werden sodann der Berathung der 4 ministeriellen Abtheilungen unterbreitet; die Ministerien für öffentliche Arbeiten, für das Innere, für die Finanzen und für den Krieg prüfen unter Beihilfe des Generalrathes für Brücken- und Strassenbau, sowie des Staatsrathes, ob die gesetzlichen Formalitäten erfüllt sind, ferner, welche ökonomischen und finanziellen Konsequenzen die Verwirklichung des Projektes nach sich zieht und schliesslich, ob diese projektirten Bahnen auch den Anforderungen hinsichtlich der nationalen Vertheidigung entsprechen.

Das Gesetz vom 11. Juni 1880 hat keinerlei Spurweite vorgesehen; es spricht nur von 2 Arten von Eisenbahnen, von solchen, über welche die Fahrzeuge der Hauptbahnen verkehren, und von solchen, über welche dieselben nicht verkehren können; in dem Bedingnisshefte werden allerdings 3 Spurweiten unterschieden: 1,44 m, 1 m und 75 cm.

Herr Poriquet hat von dem Cirkulare des 18. Januar 1888 gesprochen. Damals widersetzte sich der Kriegsminister aus Rücksichten für die nationale Vertheidigung dem Baue von Bahnen mit geringerer Spurweite, als jener von 1 m, und der Minister für öffentliche Arbeiten musste daher erklären, dass er solchen Bahnen seine Zustimmung nicht geben könne. Nun aber richtete der Kriegsminister am 29. November 1889 abermals einen Brief an den Minister für öffentliche Arbeiten und äusserte sich — im Gegensatze zu seiner früheren Erklärung — dahin, dass er gegen die Spurweite von 60 cm, die er für verschiedene Zwecke bereits adoptirt habe, bei Lokalbahnen keine Einwendung mehr erhebt.

Ich habe sofort, am 7. Dezember 1889, eine Kommission zum Studium der Dimensionen für die Fahrzeuge, sowie der zulässigen kleinsten Halbmesser bei Lokal- und Strassenbahnen mit dieser Spurweite ernannt. Den Bericht dieser Kommission habe ich am 25. Juli 1890 dem technischen Betriebskomitee überwiesen, welches — verstärkt durch 2 vom Kriegsminister ernannte Fachmänner — die Maximal- und Minimalbreiten ermittelte. Die Arbeiten derselben habe ich dem Kriegsminister übergeben, der hierzu keine Bemerkungen gemacht hat; aber, indem meine Verwaltung das Reglement erwartet, welches infolge dieses Umstandes erscheinen muss, indem es ferner den baldigen Abschluss der Berathungen jener Kommission erwartet, welche ich zur Revision des Gesetzes vom Jahre 1880 ernannte, wird sich dieselbe der Anlage von Bahnen mit einer geringeren Spurweite, als jener von 1 m, durchaus nicht widersetzen."

In einem kürzlich veröffentlichten Werke*) gibt Ingenieur Tartary eine ausführliche Anleitung über den Bau der Eisenbahnen mit 60 cm Spurweite, über den Betrieb und die Vortheile derselben und beschreibt eingehend die von Decauville konstruirten Motoren und Wagen. Bei dem grossen Bedürfnisse nach Erweiterung des Eisenbahnnetzes in Frankreich, in welchem Lande auf je 100 qkm Bodenfläche nur 6,9 km Bahnlänge entfallen (gegenüber 7,7 km in Deutschland und 17,5 km in Belgien), und bei dem bisherigen geringen finanziellen Erfolge der normalspurigen Sekundärbahnen und selbst der Bahnen mit 1 m Spurweite, zweifeln wir nicht, dass die Techniker und Interessenten rasch und mit einer gewissen Begeisterung die schmale Spur von 60 cm zur Anwendung bringen werden. Frankreich besass zu Ende des Jahres 1889 Sekundärbahnen in einer Länge von 2976 km, von denen 1357 km schmalspurig erbaut waren.

Wenn irgend ein Land, so erscheint eigentlich die Schweiz infolge ihrer Bodengestaltung im vertikalen Sinne geradezu bestimmt, das Schmalspurbahn-System zu fördern. Die Schweiz ist das Land der Berg-, der Touristenbahnen, jener Bahnen, die ein ganz selbständiges Glied im Eisenbahnnetze bilden, auf welche höchst selten ein Uebergang der Hauptbahnwagen stattfindet und die überhaupt keinen Güterverkehr besitzen. Solche Bahnen vollspurig zu bauen muss füglich als ein grosser ökonomischer Fehler erklärt werden: man hat in der Schweiz auch sehr bald die Wahrheit dieser Anschauung erkannt und die Vollspur, welche bei den ersten Bergbahnen, wie z. B. bei den Rigibahnen, bei der Zahnradbahn Rorschach-Heiden usw., noch Anwendung gefunden hatte, verlassen. Die in den letzteren Jahren ausgeführten Bergbahnen, wie auch alle neueren Entwürfe solcher Bahnen, weisen fast ausnahmslos die schmale Spurweite auf.

In Italien, in Portugal, in Spanien kann die schmale Spur sich keiner besonderen Erfolge rühmen. Eine merkwürdige Erscheinung bietet England; auf Englischem Boden befindet sich die berühmte Festiniogbahn, welche 22,6 km lang ist, eine Spurweite von nur 60 cm besitzt und — im Jahre 1832 erbaut — die erste grössere schmalspurige Eisenbahn Europas war. Der grossartige finanzielle Erfolg dieser Bahn lenkte allseitig die Aufmerksamkeit auf sie und noch heute wird sie vielfach als Vorbild angeführt und beschrieben. Während sie also ausserhalb Englands gewiss nicht ohne Einfluss geblieben ist, hat sie auf die heimathlichen Eisenbahnverhältnisse selbst keine Wirkung ausgeübt. England besitzt neben ihr nur noch eine einzige schmalspurige Eisenbahn, die Nord-Wales Eisenbahn, die etwa 56 km lang ist und ebenfalls eine Spur von 60 cm hat. Gesetzlich ist in England die schmale Spur zulässig; aber die Englischen Ingenieure scheuen das Umladen der Güter und erblicken in dem Umstande, dass für die Schmalspurbahnen eigene Fahrbetriebsmittel angeschafft werden müssen, eine Vertheuerung der Anlage selbst gegenüber der Vollspur. Diese Anschauung ist vielfach in einzelnen Fällen zutreffend; sie kann aber nicht als allgemein gültig hingestellt werden, wie die Erfahrungen in anderen Staaten, wo man ebenso ökonomisch wirthschaftet wie in England, aber weniger konservativ ist, zur Genüge beweisen. Die Stellungnahme der Englischen Ingenieure gegen die Schmalspur scheint auch auf Irland seinen Einfluss auszuüben. Irland besitzt in der Grafschaft Larne etwa 150 km schmalspurige Bahnen; gegen die weitere Ausführung solcher Linien wurde aber in jüngster Zeit ganz entschieden — und wie es scheint — nicht ohne Erfolg Widerspruch erhoben.

*) Régis Tartary, Construction et exploitation des chemins de fer à voie de 60 centimètres. Paris, Baudry et Cie.

(Schluss folgt.)

Die Rhönbahnen.

In dem Bericht in Nr. 93 S. 884 d. Ztg. über die Lokalbahn Jossa-Brückenau wird letztere neben der Bahn Neustadt-Bischofsheim und Fulda-Gersfeld als die dritte Linie der Rhönbahnen bezeichnet. Neben diesen Linien ist aber als die vierte und bedeutendste Rhönbahn die ebenfalls schon seit längerer Zeit dem Verkehr übergebene 41,4 km lange wichtige Linie Fulda-Hilders-Tann noch zu nennen. Sie führt in gewaltigen Steigungen und durch den Milseburgtunnel in das eigentliche Rhöngebirge, dessen Glanzpunkt die von der Bahnstation in 30 Minuten zu erreichende Milseburg ist und hat die Städte Hilders und Tann (Stammsitz der Freiherren von der Tann) dem Verkehr erschlossen. Im Verein mit der Bahn Fulda-Gersfeld ist damit das bis 1866 Bayerische Oberamt Gersfeld an das Bahnnetz angeschlossen. Wie auch bei der Eröffnungsfeier der Bahn Jossa-Brückenau mehrfach betont wurde, ist es nun der Wunsch der Einwohnerschaft, die Weiterführungen bezw. Vereinigungen der verschiedenen, die Rhön erschliessenden Bahnen herbeizuführen, ein Wunsch, dem sich aber in den örtlichen Verhältnissen, beispielsweise Gersfeld-Bischofsheim, sehr grosse Schwierigkeiten entgegenstellen. l.

Statistisches über die Eisenbahnen Russlands.

In den Nummern 61 S. 594 und 62 S. 605 d. Ztg. nahmen wir Veranlassung, über die Publikation der statistischen Abtheilung des Ministeriums der Verkehrsanstalten zu referiren, welche sich mit der Güterbewegung auf den Eisenbahnen und den Wasserläufen Russlands im Jahre 1889 beschäftigte.

Heute liegt uns abermals ein umfangreiches Werk derselben Dienststelle vor, welches eine eingehende statistische Darstellung der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Russlands für das Betriebsjahr 1889 enthält. Während sich die erstere Publikation mit den Leistungen der Bahnen und Wasserwege beschäftigte, behandelt die vorliegende Arbeit die Mittel, mit denen jene Arbeit geleistet worden ist. Auch diese Arbeit verdient unsere Aufmerksamkeit, weil sie in vielfacher Beziehung interessante und tiefe Einblicke in die Verhältnisse gestattet, unter denen sich der Verkehr auf den Bahnen des grossen Nachbarstaates abwickelt.

Zunächst konstatirt der Bericht, dass zu Ende des Betriebsjahres 1889 im Betriebe standen 26 554 Werst Bahnlänge (ausschl. der Bahnen Finnlands und Transkaukasiens). Auf diesen Bahnen unterhielten nun den Verkehr:*)

	überhaupt	auf die Werst Bahnlänge	Achsen	Sitzplätze	Tragfähigkeit	es kommen Achsen auf einen:
	Stück	Stück			Pud	
Lokomotiven	6804	0,26	—	—	—	—
Personenwagen	7678	0,28	22722	281657	—	2,45
Gepäck- und Güterwagen	141898	5,34	287270	—	87005149	2,02
Postwagen	233	0,01	—	—	—	—

Mit Hilfe dieses rollenden Inventars sind überhaupt befördert worden:

1888 1 104 466 Züge 1889 1 136 296 Züge,

*) Des Vergleiches halber bemerken wir hierbei, dass nach den Publikationen des Reichs-Eisenbahnamtes im Deutschen Reiche im Betriebsjahre 1889/90 im Betriebe standen 40 982 km Bahnlänge, auf welchen verkehrten:

	überhaupt	auf das Kilometer Bahnlänge	Achsen	Sitzplätze	Tragfähigkeit
	Stück	Stück			t
Lokomotiven	13 496	0,327	—	—	—
Personenwagen	25 404	—	56 008	1 079 882	—
Güterwagen	273 559	—	556 851	—	2 688 406
Postwagen	1 647	—	4 221	—	—

die sich bezüglich der Gattung der Züge folgendermaassen vertheilen. Es entfielen nämlich auf:

	im Jahre 1888	1889
Züge grosser und mittlerer Geschwindigkeit (Personenzüge)	32 %	32 %
„ geringer Fahrgeschwindigkeit (Güterzüge)	64 „	63 „
„ für Militärzwecke	1 „	1 „
„ „ Regiezwecke	3 „	4 „
und zwar sind dabei von dem Wagenpark zurückgelegt worden:		
in Tausenden Achswersten	6 540 012	6 634 885
wobei wieder auf die Personenwagen	16 %	16 %
Güterwagen	84 „	84 „
entfallen. Was endlich den Bestand der Achsen in einem Zuge anlangt, so entfielen auf einen Zug überhaupt	54,33	54,27
welche sich auf die einzelnen Zuggattungen wie folgt vertheilen:		
in Personenzügen befanden sich Achsen	36,83	37,54
„ Güterzügen „ „ „	63,40	63,45
„ Militärzügen „ „ „	57,18	58,03
„ Regiezügen „ „ „	44,45	48,83

Man sieht hieraus, dass die Verhältnisse im allgemeinen bezüglich der Vertheilung der Leistungen des Wagenparkes ziemlich dieselben geblieben sind, abgesehen davon, dass die beförderte Anzahl Achsen gewachsen ist, was sich aus der Steigerung des Verkehrs, wie wir noch später sehen werden, vollständig erklärt.

Die Leistungen der Lokomotiven lassen sich in folgendem kurz zusammenfassen:

	1888	1889
Lokomotivwerst sind überhaupt in Tausenden Werst zurückgelegt worden	162 894	164 932
und zwar am Kopf von Zügen	78,43 %	78,06 %
leer	21,59 „	21,94 %
Die Leistung in Zügen vertheilt sich auf		
Personenzüge mit	24,48 „	25,00 „
Güterzüge „	50,80 „	49,62 „
Militärzüge „	0,61 „	0,51 „
Regiezüge „	2,59 „	2,93 „

Interessant ist hierbei zu erfahren, dass zur Bewältigung dieser Arbeitsleistung an Heizmaterial überhaupt vorbraucht worden ist:

	Holz		mineralisches Heizmaterial		das Heizmaterial beanspruchte von den Gesammtausgaben
	Kubikfaden	R.	Pud	R.	
1888	461 325	6 473 997	84 796 605	9 851 033	10,2 %
1889	440 865	5 650 356	87 670 196	9 775 815	9,1 „

Hieraus ergibt sich das für Russland sehr werthvolle Ergebniss, dass die Eisenbahnen daselbst endlich anfangen, sich mehr dem mineralischen Heizmaterial zuzuwenden und damit wohl die Periode immer ausgibigeren Schutzes der Wälder gegenüber den Verwüstungen, welche gerade die Eisenbahnen unter denselben angerichtet haben, weiter fortschreiten wird. In Prozenten ausgedrückt, zeigt sich das Verhältniss so, dass

	1888	1889
Holz	42 %	40 %
mineralisches Heizmaterial	58 „	60 „

Verwendung gefunden hat. Dabei muss nun allerdings bemerkt werden, dass die Preisverhältnisse, wie dieselben von unserer Quelle aufgeführt werden, noch immer für den Gebrauch von Holz nicht sehr ungünstig sind, da man nicht unberücksichtigt lassen kann, dass die Lokomotiven bei Holzfeuerung sehr wesentlich geschont werden.

Es kostete nämlich:	1888	1889
1 Kubikfaden Holz	14,03 R.	12,81 R.
1 Pud Anthracit	0,13 „	0,15 „
1 „ Kohle	0,11 „	0,11 „
1 „ Naphta	0,13 „	0,13 „

wobei der Heizeffekt eines Kubikfadens Holz = 100 Pud Anthracit oder 100 Pud Englischer Kohle oder 71 Pud Naphta ist. Hiernach ist Naphta das billigste Heizmaterial.

Von diesem rollenden Inventar und mittelst der vorangedeuteten Arbeit der Lokomotiven ist das Folgende geleistet worden:

Jahr	beförderte Personen	durchfahrene Personenwerst	durchschnittlich durchfuhr 1 Reisender	es kommen somit auf 1 Achse	der ausgenutzte Fassungsraum beträgt
	in Tausenden		Werst	Personen	%
1888	42 966	4 350 769	101,26	4,51	36
1889	45 005	4 489 767	99,70	4,49	36

Jahr	beförderte Pud Güter	durchfahrene Pudwerst	durchschnittlich durchfuhr 1 Pud	es kommen somit auf 1 Achse	der ausgenutzte Fassungsraum beträgt
	in Tausenden		Werst	Pud	%
1888	3 979 634	853 489 539	214,46	145	51
1889	4 185 172	873 673 461	208,75	157	52

Es ergibt sich hieraus im allgemeinen eine Steigerung des gesammten Verkehrs auf den Bahnen Russlands und ausserdem entwickelt sich auch der Verkehr auf kürzeren Strecken, ein Zeichen für die fortschreitende kulturelle Entwickelung des Landes.

Ein Kapitel von besonderem Interesse enthält die Unfallstatistik, soweit der Personenverkehr in Frage kommt. In diesem Abschnitt gibt der Bericht vergleichende Daten für 6 Jahre, weshalb auch wir dieser Anordnung folgen, um so mehr, als die Vergleichung der beiden Jahre 1888 und 1889 ein durchaus falsches Bild ergeben würde, denn während das Jahr 1889 in der Reihe der zu beobachtenden 6 Jahre thatsächlich eine ungünstige Position einnimmt, würde dasselbe bei einer Vergleichung der beiden letzten Jahre auf eine Aufbesserung der Verhältnisse schliessen lassen, denn das Jahr 1888 überragt durch die beiden grösseren Unglücksfälle auf der Moskau-Brester Bahn und durch das Ereigniss des 17. Oktober auf der Kursk-Charkow-Asowbahn bei Borki bei weitem alle übrigen Jahre. Schliesst man aber das Jahr 1888 aus der Reihe der 6 Jahre aus, so ist das Jahr 1889 das schlechteste. Was nun die Zahlen anlangt, so finden wir, dass verletzt worden sind:

Jahr	überhaupt	davon wurden getödtet	davon wurden verletzt	im Betriebe verletzt	ausserhalb des Betriebes verletzt	d. h. in Prozenten		von allen Verletzten wurden getödtet	von den Getödteten entfielen auf Reisende
								%	%
1884	1 313	444	869	1 074	239	81	19	34	4,31
1885	1 290	440	850	1 004	286	78	22	34	5,67
1886	1 413	420	993	1 038	375	73	27	30	3,68
1887	1 559	489	1 070	1 141	418	73	27	31	4,52
1888	1 837	547	1 290	1 451	386	79	21	30	11,59
1889	1 720	580	1 140	1 388	332	81	19	34	6,53

Aus diesen Zahlen, die in grossen Zügen andeuten, wie viel Verletzungen überhaupt vorgekommen sind und wie sich die Verletzten im allgemeinen gruppiren, lässt sich vor allem konstatiren, dass die absoluten Zahlen stetig im Wachsen begriffen sind, ebenso ist die Anzahl der Unglücksfälle mit tödtlichem Ausgange eine verhältnissmässig grosse, wobei leider auch der Antheil, der auf die Reisenden entfällt, einen recht beträchtlichen Prozenttheil repräsentirt. Wenn man dabei nicht vergisst, wie langsam in Russland gefahren wird, so ist das Verhältniss der Unglücksfälle ein recht ungünstiges. Diese Wahrnehmung wird sich noch näher bestätigen bei Zerlegung der voraufgeführten allgemeinen Daten. Wenn wir zunächst die Zahl der „im Betriebe Verletzten" zerlegen, so finden wir, dass von der Gesammtzahl entfallen auf:

Jahr	Reisende	Beamte und Arbeiter	andere Personen
1884	110	549	405
1885	103	506	395
1886	116	23	399
1887	107	594	440
1888	205	789	507
1889	106	667	615

Es ist also fast die Hälfte aller Verunglückten auf Beamte und Arbeiter der Eisenbahngesellschaften entfallen, demnächst kommen Personen, welche den beiden andern Kategorien nicht angehören, mit recht bedeutender Anzahl in Betracht, während die Reisenden das kleinste Kontingent liefern. Von diesen verletzten Reisenden wurden:

	getödtet	verletzt	infolge einer Entgleisung oder Zusammenstoss: getödtet	infolge einer Entgleisung oder Zusammenstoss: verletzt	aus anderer Veranlassung beim Betriebe: getödtet	aus anderer Veranlassung beim Betriebe: verletzt	auf 1 Million Reisende entfallen *): Getödtete	auf 1 Million Reisende entfallen *): Verletzte
1884	25	85	2	3	23	82	0,67	2,08
1885	31	72	2	13	29	59	0,76	1,86
1886	18	98	—	27	18	71	0,51	2,52
1887	19	88	—	1	19	87	0,54	2,32
1888	52	153	32	73	20	80	1,26	3,84
1889	29	77	—	3	29	74	0,65	1,60

Vergleicht man die Anzahl der verunglückten Reisenden, wie sie vorstehend auf 1 Million beförderter Reisenden entfallen, mit den Zahlen, welche wir in der Fussnote für Deutschland bringen, so ergibt das für die Betriebssicherheit der Reisenden auf den Russischen Bahnen ein recht schlimmes Resultat, denn die Wahrscheinlichkeit, getödtet zu werden, ist durchschnittlich eine etwa 6 Mal grössere, als z. B. auf Deutschen Bahnen. Uebrigens lässt sich schon für die nächste Zukunft eine wesentliche Besserung dieser Verhältnisse erwarten, da seitens des Ministeriums der Verkehrsanstalten sämmtlichen Bahnen die Weisung zugegangen, automatisch wirkende Bremsen für die Personenzüge einzuführen.

Was die Beamten und Arbeiter im Dienste der Gesellschaften anlangt, so finden wir hier die folgenden Angaben:

	getödtet	verletzt	infolge einer Entgleisung oder Zusammenstoss: getödtet	infolge einer Entgleisung oder Zusammenstoss: verletzt	bei Ausübung des Rangirdienstes: getödtet	bei Ausübung des Rangirdienstes: verletzt	aus anderer Veranlassung beim Betriebe: getödtet	aus anderer Veranlassung beim Betriebe: verletzt	auf 1 Million **) Zugwerst: getödtet	auf 1 Million **) Zugwerst: verletzt
1884	172	387	6	43	54	163	112	181	1,69	3,80
1885	164	342	8	29	44	138	112	175	1,59	3,32
1886	153	370	6	28	44	129	103	213	1,51	3,66
1887	185	409	10	50	46	156	129	203	1,68	3,71
1888	217	522	8	77	65	250	144	195	1,80	4,34
1889	197	470	5	43	82	251	110	176	1,61	3,85

Unter die einzelnen Beamtenkategorien vertheilt, ergibt sich, dass im Jahre 1889 von der Gesammtzahl der verunglückten Beamten entfallen:

auf das Lokomotivpersonal . . . 51 Fälle oder 8 %
„ „ Zugpersonal . . . . . 95 „ „ 14 „
„ Zugsteller und Wagenkuppler 72 „ „ 11 „
„ Weichensteller . . . . . 68 „ „ 10 „
„ Bahnwärter . . . . . 100 „ „ 15 „
„ das übrige Personal . . . . 281 „ „ 42 „

Das grösste Kontingent haben hiernach die nicht besonders benannten Bediensteten und Arbeiter geliefert, was bei der grossen Anzahl derselben und mit Rücksicht auf den Umstand, dass dieselben fast ausschliesslich auf den mehr oder minder engen Bahnhofsanlagen thätig sein müssen, sich verhältnissmässig leicht erklären lässt. Warum aber das Wärterpersonal, das doch auf den freien Strecken vertheilt ist und mit den in Bewegung befindlichen Zügen direkt nichts zu thun hat, für die also der gefährlichste Faktor ganz in Wegfall kommt, einen so grossen Prozentantheil liefert, ist schwer

*) Nach Ausweis der Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands, veröffentlicht vom Reichs-Eisenbahnamt, ergibt sich, dass auf 1 Million Reisende entfallen:

	1884/85	1885/86	1886/87	1887/88	1888/89	1889/90
Getödtete . .	0,18	0,08	0,15	0,09	0,09	0,11
Verletzte . .	0,44	0,25	0,48	0,34	0,36	0,46

**) Nach derselben Quelle entfallen auf 1 Million zurückgelegter Zugkilometer:

	1884/85	1885/86	1886/87	1887/88	1888/89	1889/90
Getödtete . .	1,16	1,19	1,15	1,04	1,20	1,18
Verletzte . .	5,63	5,20	5,86	3,88	4,02	6,01

verständlich. Aus der vorhergehenden Tabelle verdient noch der Umstand volle Beachtung, dass die Zahl derjenigen Personen, welche beim Rangirdienst getödtet und verletzt werden, sehr stark im Zunehmen begriffen ist, ein Umstand, der wohl zunächst auf grosse Unvorsichtigkeit der Betheiligten, dann aber gewiss nicht zum geringsten Theil auf die Anlage der Bahnhöfe mit ihren engen Raumverhältnissen als Veranlassung zu der bedauernswerthen Thatsache hinweist.

Endlich sei noch auf die verunglückten fremden, in keiner Beziehung zu den Bahnen stehenden Personen hingewiesen:

	von diesen wurden		davon waren Selbstmörder und wurden		somit waren von allen Verunglückten Selbstmörder
	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt	%
1884 .	223	182	51	14	6
1885 .	226	169	73	9	8
1886 .	214	185	62	14	7
1887 .	240	200	70	12	7
1888 .	260	247	70	10	6
1889 .	335	280	68	25	9

Sind das die Angaben, die unsere Quelle über die Verunglückten bringt, die in direkter Beziehung zum Betriebe standen, so führt dieselbe auch noch diejenigen Fälle an, die nicht direkt mit dem Eisenbahnbetriebe zusammenhängen und zählt hierher Unglücksfälle, die beim Auf- und Abladen der Güter, bei Bauten, in den Werkstätten usw. vorgekommen sind. Verzeichnet finden sich:

Jahr	überhaupt verunglückt	davon	
		getödtet	verletzt
1884	239	24	215
1885	286	19	267
1886	375	35	340
1887	418	45	373
1888	386	18	368
1889	332	19	313

Was nun ferner die Anzahl der bei den Bahnen beschäftigten Beamten und Arbeiter anlangt, so kann darüber das Folgende mitgetheilt werden:

Jahr	überhaupt sind angestellt Beamte und Arbeiter	davon		
		beständige Beamte und Arbeiter	zeitweilig angenommene Beamte und Arbeiter	Tagesarbeiter
1888	239 754	157 785	9 602	72 367
1889	249 305	162 892	10 512	76 501
d. h. auf 1 Werst Bahnlänge:				
1888	9,4	6,2	0,4	2,8
1889	9,5*)	6,2	0,4	2,9

Hieraus ergibt sich zunächst, dass die Anzahl der beschäftigten Personen gewachsen ist und sodann, dass von denselben sowohl 1888 als auch 1889 65 % im beständigen Dienste der Bahnen gestanden haben und der Rest von 35 % auf zeitweilige Bedienstete und Tagesarbeiter entfallen.

Für die Unterhaltung dieses Bestandes an Beamten und Arbeitern ist verausgabt worden:

Jahr	zusammen	und zwar an		
		beständige Beamte und Arbeiter	zeitweilige Beamte und Arbeiter	Tagesarbeiter
	R.	R.	R.	R.
1888	77 001 206	57 961 144	1 954 360	17 085 702
1889	80 428 460	59 961 685	2 026 498	18 440 277
ergibt an Kosten für 1 Werst Bahnlänge:				
1888	3 011*)	2 266	76	668
1889	3 056	2 279	77	701

*) Für das Deutsche Reich stellen sich diese Werthe für das Jahr 1889/90 wesentlich anders. Dort kommen auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge nur 7,77 Personen, während die Unterhaltungskosten für 1 km 8 907 ℳ betragen, woraus hervorgeht, dass die Russischen Bahnen sehr viel billigere Arbeitskräfte zur Verfügung haben.

Zerlegt man nun noch diese Angaben nach den beiden Verwaltungstheilen, nämlich nach Staatsbahnen und Privatbahnen, so stellen sich die Zahlen folgendermaassen:

Es beschäftigten auf 1 Werst Bahnlänge:

Jahr	überhaupt Personen		davon					
			beständige Beamte und Arbeiter		zeitweilige Beamte und Arbeiter		Tagesarbeiter	
	Staatsbahnen	Privatbahnen	Staatsbahnen	Privatbahnen	Staatsbahnen	Privatbahnen	Staatsbahnen	Privatbahnen
1888	6,46	10,03	3,97	6,67	0,41	0,36	2,08	3,00
1889	7,14	10,40	4,67	6,77	0,32	0,43	2,15	3,20
und verausgabten dabei für 1 Werst Bahnlänge in Rubeln:								
1888	1 821	3 281	1 335	2 478	79	76	407	727
1889	2 131	3 414	1 603	2 538	63	82	461	793

Interessant ist hier zu beobachten, wie die Privatbahnen in jeder Beziehung grössere Werthe aufweisen, sowohl was die Anzahl der beschäftigten Personen, als auch ebenso was die gezahlten Löhne anlangt, welche namentlich im Jahre 1888 um 80 %, im Jahre 1889 allerdings nur noch um 55 % höher waren, woraus hervorgeht, dass die Staatsbahnen gleichfalls durch die Verhältnisse gezwungen sind, bessere Löhne zu bewilligen, als dies früher der Fall war.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Vereins-Kilometerzeiger. Die geschäftsführende Verwaltung hat den IV. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger Nr. 82 (Königlich Ungarische Staatseisenbahnen), den V. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger Nr. 8 (Eisenbahnen in Elsass-Lothringen) und den XI. Nachtrag zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern“ herausgegeben. Die Nachträge I—IV zu dem Kilometerzeiger Nr. 8 werden durch den herausgegebenen Nachtrag V zu diesem Kilometerzeiger aufgehoben.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Von der geschäftsführenden Verwaltung ist das Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 49 (Weimar-Geraer Eisenbahn) neu und zu den Güterwagenpark-Verzeichnissen Nr. 7 (Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn) und Nr. 42 (Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg) je der I. Nachtrag herausgegeben worden.

Durch das neu herausgegebene Verzeichniss Nr. 49 wird das im Dezember 1890 ausgegebene Verzeichniss gleicher Nummer aufgehoben.

Statistische Nachrichten über die auf den Bahnen des Vereins vorgekommenen Achsbrüche und Achsanbrüche. Die das Berichtsjahr 1890 betreffenden statistischen Nachrichten sind von der geschäftsführenden Verwaltung herausgegeben und an die Vereins-Verwaltungen vertheilt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4126 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Einziehung von Beiträgen zu den Vereinskosten (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 4147 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 4149 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für den Jahrgang 1892 des technischen Vereins-Organs (abgesandt am 7. d. Mts. an diejenigen Verwaltungen, welche Abdrücke des technischen Vereins-Organs bestellt haben).

Nr. 4150 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 4152 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die statistischen Nachrichten über die im Berichtsjahre 1890 auf den Bahnen des Vereins vorgekommenen Achsbrüche und Achsanbrüche (abgesandt am 8. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Einheitliche Eisenbahnzeit im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Die in der vorjährigen (Dresdener) Vereinsversammlung beschlossene einheitliche Eisenbahnzeit (vergl. die ausführliche Mittheilung in Nr. 76 S. 731 d. Ztg.) wird

am 1. April 1892 von den Verwaltungen der Badischen Staatsbahnen, Bayerischen Staatsbahnen, Ludwigsbahn

(Nürnberg-Fürth), Pfälzischen Eisenbahnen und Württembergischen Staatsbahn*)
auch im äusseren Dienst eingeführt und werden sich voraussichtlich die Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen diesem Vorgehen anschliessen müssen.

Damit ist dann für alle südlich des Mains gelegenen Eisenbahnen die so hoch erwünschte Einheit in der Zeitrechnung des inneren und äusseren Eisenbahndienstes hergestellt und es besteht wohl kein Zweifel darüber, dass die gesammte bürgerliche Zeitrechnung der Eisenbahn-Zeitrechnung sogleich folgen wird.

Von den von einer derartigen Abänderung prophezeiten Störungen des bürgerlichen Lebens braucht man sicher nichts zu fürchten; es wird in aller Kürze innerhalb eines grossen Gebietes der Beweis handgreiflich erbracht sein, dass der Uebergang sich ohne alle Störungen vollzieht, trotz aller Gründe, welche dagegen von einzelnen Gelehrten mit Aufwand grosser Mühe bis in die allerletzte Zeit ins Feld geführt wurden.

Dass nach Einführung der Mitteleuropäischen Zeit in ganz Süddeutschland Norddeutschland nicht zurückbleiben kann, sondern zunächst die Norddeutschen Bahnen auch für den äusseren Dienst alsbald zur Mitteleuropäischen Zeitrechnung werden übergehen müssen, ist klar. Die Vereinheitlichung der Zeit in Deutschland ist daher voraussichtlich baldigst zu erwarten.

Von den Niederländischen und Belgischen Eisenbahnen wird:

am 1. Mai 1892 von der Holländischen Eisenbahn, Niederländischen Centralbahn, Niederländischen Staatsbahn und Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn,

am 1. Juni 1892 von der Grand Central Belge Eisenbahn und Lüttich-Mastrichter Eisenbahn

die einheitliche Eisenbahnzeit eingeführt werden.

Landes-Eisenbahnrath.

Am 4. und 5. d. Mts. hat der Landes-Eisenbahnrath seine 2. diesjährige Sitzung, die letzte der laufenden Wahlperiode, abgehalten. Von den auf der Tagesordnung der Verhandlungen stehenden Gegenständen erscheinen folgende von allgemeinerem Interesse:

Der Landtag hatte in seiner letzten Session die Königliche Staatsregierung ersucht, Ermittelungen darüber anzustellen, ob eine Uebertragung der auf den östlichen Staatseisenbahnen für lebende Thiere in Wagenladungen bestehenden — niedrigeren — Frachtsätze auf den gesammten Bereich der Staatseisenbahnen sich empfehlen werde. Die Frage ist zunächst in den Bezirks-Eisenbahnräthen erörtert worden. Das hieraus hervorgegangene reichhaltige Material war dem Landes-Eisenbahnrath vorgelegt, der sich gegen die Uebertragung aussprach. Die hauptsächlich von den Ems- und Weserhäfen gewünschte Wiedereinführung ermässigter Ausnahmetarife für den Getreideversand von Deutschen Nordseehäfen nach Rheinland-Westfalen und benachbarten Gebieten wurde mit erheblicher Mehrheit vom Landes-Eisenbahnrath nicht befürwortet. Eine Reihe von Anträgen zu den allgemeinen Tarifvorschriften der Güterklassifikation und dem Nebengebühren-Tarif des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs werden in Uebereinstimmung mit den Vorschlägen der ständigen Tarifkommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten vom Landes-Eisenbahnrath begutachtet. Zu bemerken ist, dass der Landes-Eisenbahnrath eine Ermässigung der für Nachnahmesendungen erhobenen Gebühren — auch mit Rücksicht auf die nicht unwesentlichen hiermit verbundenen Ausfälle an Einnahmen — für nicht erforderlich erachtete. Eine Erleichterung des Stückgutverkehrs befürwortete der Landes-Eisenbahnrath in der Weise, dass er empfahl, den z. Zt. bestehenden Ausnahmetarif für Stückgut als Spezialtarif in den Deutschen Eisenbahn-Gütertarif aufzunehmen. Ueber den Entwurf eines umgearbeiteten Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands sprach sich der Landes-Eisenbahnrath einstimmig dahin aus, dass gegen dessen Einführung vom Standpunkte der Verkehrsinteressen Bedenken nicht obwalteten.

Die Mittheilung der Staatsregierung über die seit der letzten Sitzung des Landes-Eisenbahnraths eingeführten Ausnahmetarife hatte mehreren Mitgliedern des Landes-Eisenbahnraths Anlass zur Einbringung des Antrages gegeben: der Landes-Eisenbahnrath möge sich dahin aussprechen, dass seiner Ansicht nach mit dem Fortfall der für Einführung eines Ausnahmetarifs für Getreide und Mühlenfabrikate entscheidend gewesenen Verhältnisse auch der — bekanntlich seit dem 1. September d. J. in Geltung stehende — Ausnahmetarif wieder in Wegfall kommen solle. Der Antrag wurde mit grosser Mehrheit angenommen. Von den Vertretern der Königlichen Staatsregierung wurde erklärt, dass es ohnehin in der Absicht der Regierung liege, dem Landes-Eisenbahnrath das Ergebniss der über die Wirkungen dieses Tarifs angestellten Ermittelungen in seiner nächsten Sitzung mitzutheilen und vor weiterer Entschliessung seine Aeusserung zur Sache einzuholen.

*) Mit der Main-Neckarbahn schweben zur Zeit noch Verhandlungen wegen Einführung der einheitlichen Eisenbahnzeit. Der Abschluss dieser Verhandlungen steht in kürzester Zeit bevor.

Europäische Fahrplankonferenz.

Am 9. und 10. d. Mts. findet in Düsseldorf die Europäische Sommerfahrplankonferenz statt. Auf der Tagesordnung steht unter anderen auch ein Antrag der Oesterreichischen Nordwestbahn, die Fahrplanentwürfe nicht in Ortszeit, sondern in Eisenbahnzeit aufzustellen, ferner ein Antrag der priv. Südbahn wegen Verbesserung der Verbindungen zwischen München und Innsbruck sowie Tirol und der Riviera, endlich ein Antrag der Oesterreichischen Staatsbahnen wegen Verbesserung der Verbindung zwischen Wien und London.

Aus dem Bayerischen Landtage.

Ueber die Reform im Eisenbahnwesen ist am 1. d. Mts. im Finanzausschuss der Abgeordnetenkammer berathen worden. Der Ausschuss ging mit allen gegen 1 Stimme über die Petitionen um eine vorläufig versuchsweise Einführung des Zonentarifs zur Tagesordnung über. Der Ministerpräsident v. Crailsheim erklärte, die Regierung stimme mit den Vorrednern darin überein, dass zunächst keine Ermässigungen der Eisenbahntarife einzuführen seien. Die Rückfahrtkarten seien abzuschaffen und den Schnellzügen möglichst die III. Klasse einzufügen. Den Zonentarif wolle er nicht, die Arbeiterkarten würden allgemein gebilligt. Eine endgültige Regelung der Tarife sei erst möglich, wenn man wisse, was Preussen in dieser Hinsicht zu thun beabsichtige. Der Minister glaubt, dass in den nächsten 2 Jahren eine Ermässigung seitens Preussens kommen werde, welche mit eventuellem Einverständniss der Deutschen Bahnen erfolgen würde, dem auch die Bayerischen Bahnen dann beitreten dürften. Die Erfahrungen mit dem Zonentarif in Oesterreich-Ungarn seien nicht verlockend. Die projektirten neuen Lokalbahnlinien sollen in besonderer Vorlage noch vor den Weihnachtsferien an den Landtag gelangen. Wie verlautet, sind für das Rechtsrheinische Bayern 16 und für die Pfalz 3 neue Lokalbahnen in Aussicht genommen.

Betriebseröffnungen.

Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Die 8,93 km lange Bahnstrecke Walburg-Wörth a. S. mit den in Nr. 86 S. 819 d. Ztg. genannten Stationen ist am 1. d. Mts. für den Gesammtverkehr eröffnet worden.

Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn. Seit 1. d. Mts. ist die Strecke Güntersberge-Stiege für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr eröffnet. Dieselbe bildet die Fortsetzung der Bahnstrecke Gernrode-Güntersberge und besitzt die Stationen Friedrichshöhe und Stiege.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Köln (linksrh.). Die Haltestelle Corschenbroich, welche bisher nur dem Güterverkehr diente, ist am 2. d. Mts. auch für die Abfertigung von lebenden Thieren eingerichtet worden.

Direktionsbezirk Magdeburg. Am 13. d. Mts. wird der an der Bahnstrecke Salzwedel-Lüchow zwischen den Stationen Salzwedel und Wustow belegene Haltepunkt Bürgerholz für den Personenverkehr ohne Gepäckabfertigung eröffnet werden.

Oldenburgische Staatsbahn. Am 1. d. Mts. ist der an der Bahnstrecke Leer-Neuschanz belegene Haltepunkt Hilkenborg für den Personenverkehr eröffnet worden.

Sächsische Staatseisenbahnen. Der an der Bahnstrecke Dresden-Görlitz belegene Haltepunkt Schlauroth ist am 1. d. Mts. für den Personenverkehr eröffnet worden.

Bayerische Staatsbahnen. Auf der Strecke München C. B.-Holzkirchen wurde die zwischen den Stationen Sauerlach und Holzkirchen gelegene Station Otterfing mit vollständigem Abfertigungsdienst eröffnet. Deren Entfernung von Sauerlach beträgt 7,279 km, jene von Holzkirchen 3,207 km.

Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Am 15. d. Mts. wird die an der Bahnstrecke Mülhausen-Alt-Münsterol belegene Haltestelle Tagolsheim für den Eil- und Frachtstückgut-Verkehr eröffnet werden.

Preussische Staatseisenbahnen

Gestellung von Güterwagen.

Nach den Abfertigungsvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes zu § 32 Nr. 10 f darf bei der Bestellung von Eisenbahnwagen zur Verladung von Gütern usw. eine

feste Zusage der Gestellung von Wagen niemals gemacht werden, bevor die bestellten Wagen auf der Station vorhanden sind. Den Bestellern muss es überlassen bleiben, über die Bereitstellung der bestellten Wagen rechtzeitig Erkundigungen einzuziehen. Anträgen auf besondere Mittheilung über die erfolgte Bereitstellung soll jedoch thunlichst entsprochen werden. Hierzu sind für die Preussischen Staatseisenbahnen Zusatzbestimmungen erlassen, nach denen die Besteller, soweit thunlich, von einer etwaigen Unmöglichkeit der Gestellung der Wagen zu dem bezeichneten Zeitpunkt sowie von dem Zeitpunkt der späteren Gestellung rechtzeitig in Kenntniss gesetzt werden sollen. Diese Bestimmungen lauten:

„Werden Wagen zur Beladung für einen Zeitpunkt bestellt, zu welchem sie nach dem pflichtmässigen Ermessen der betreffenden Dienststelle (nach Lage der Züge usw.) nicht eintreffen oder sonst verfügbar werden können, oder ist mit Sicherheit vorauszusehen, dass die vom Versender bestellten und bei dem Wagenbüreau angeforderten Wagen zu der bestellten Zeit nicht eintreffen können, so ist der Besteller hiervon, soweit dies nach Lage des einzelnen Falles thunlich, sofort brieflich (am Stationsort auch durch Fernsprecher oder durch Boten) auf Kosten der Verwaltung in Kenntniss zu setzen. Diese Mittheilung kann auch, sofern dies bei der Wagenbestellung ausdrücklich im Bestellschreiben oder bei mündlicher Bestellung im Wagenbestellbuch vermerkt wird, auf Kosten der Besteller durch Telegramm oder ausserhalb des Stationsorts durch besondere Boten erfolgen. Hat die vorbezeichnete Mittheilung nicht erfolgen können oder ist dieselbe so spät zur Kenntniss des Bestellers gelangt, dass die Anfuhr der zu verladenden Güter bereits begonnen hat, so ist, soweit der erforderliche Raum hierzu verfügbar, die Lagerung der Sendung auf dem Bahnhof an geeigneten Stellen — nöthigenfalls auch in den Schuppen — bis zur Bereitstellung des bestellten Wagens gegen Zahlung des tarifmässigen Platzgeldes (Nr. VII 2 des Nebengebührentarifs) zu gestatten. Auch von dem späteren Eintreffen der bestellten Wagen ist den Bestellern, insbesondere solchen, welche mit einer zur Verladung bestimmten Sendung unverrichteter Sache wieder zurückkehren mussten, möglichst frühzeitig auf dem oben vorgeschriebenen Wege Mittheilung zu machen."

Einführung eines neuen Gepäckabfertigungs-Verfahrens.

Mit dem 1. Januar 1892 gelangen an Stelle der bisherigen Gepäckscheine neue Gepäckscheine zur Verwendung, wie solche in den vom 1. Oktober 1891 ab gültigen allgemeinen Abfertigungsvorschriften abgedruckt sind. Die Ausfertigung und Verwendung der Scheine hat nach Maassgabe der ebenfalls mit dem 1. Januar k. J. zur Einführung kommenden neuen „Dienstanweisung über die Abfertigung des Reisegepäcks" zu erfolgen.

Badische Staatseisenbahnen.

Seit dem 1. d. Mts. werden an Sonn- und gebotenen Feiertagen auf den auf Badischem Staatsgebiet gelegenen Stationen — ausser Hunden und Pferden — keine Thiere zur Beförderung angenommen.

Württembergische Staatseisenbahnen.

Die Bahnhofverwaltung I. Klasse Böblingen ist in eine Bahnhofverwaltung II. Klasse umgewandelt und dem Bezirk der Betriebsinspektion Stuttgart zugetheilt worden.

Braunschweigische Landeseisenbahn.

Die Gesellschaft beruft auf den 30. d. Mts. eine ausserordentliche Generalversammlung behufs Abänderung der §§ 1 bis 43 der Gesellschaftssatzungen.

Zur Frage der Errichtung elektrischer Bahnen in Berlin

heisst es im Jahresbericht der städtischen Tiefbauverwaltung für 1890/91: Ob und wie weit es in verkehrsreichen Städten zulässig ist, elektrische Bahnen als Hochbahnen anzulegen, ist eine Frage, deren Entscheidung nur mit Rücksicht auf die betreffenden Strassen, die in jedem einzelnen Falle in Frage kommen, getroffen werden kann. (Bekanntlich ist eine solche Hochbahn sowohl von den Staats- als Stadtbehörden im Prinzip bereits genehmigt.) Untergrundbahnen haben sich in anderen Städten als wohl anwendbar erwiesen, ob aber in Berlin dergleichen Anlagen zur Ausführung sich empfehlen, dem stehen bei den hierselbst vorhandenen Grundwasserverhältnissen mindestens noch erhebliche Zweifel entgegen. Dagegen dürften gegen elektrische Bahnen, welche im Niveau der Strasse geführt werden, sei es, dass die Leitung der Elektrizität in einem innerhalb des Pflasters belegenen Kanal bewirkt wird, sei es, dass elektrische Akkumulatoren oder Druckluft als Motoren zur Anwendung gelangen, technische Bedenken kaum mehr obwalten. In Anbetracht der Wichtigkeit der Angelegenheit hat die Stadt nicht gezögert, derselben näher zu treten, hält es zunächst aber für nothwendig, sich über die Erfahrungen, welche andern Orts bei Anlagen der gedachten Art gesammelt sind und werden, zu unterrichten.

Aus der Schweiz.

Konzessionsgesuche.

Bei der Bundesversammlung ist die Ertheilung der Konzessionen für die Eisenbahnlinien Gais-Gäbris, Frutigen-Lötschberg-Visp, Langenthal-Wanwyl und für die Zahnradbahn Meiringen-Hohenstollen beantragt worden.

Schweizerische Nordostbahn.

Der Verwaltungsrath der Nordostbahn hat beschlossen: eine neue Station Altstetten (Kosten 420 000 Frcs.) und beschleunigte Durchführung von Weichen- und Signalvorrichtungen auf der Station, wo besondere Gefahr durch Zugkreuzungen und Durchfahren von Schnellzügen besteht. 1892 sollen weitere 23 Stationen mit solchen Vorrichtungen versehen werden (Kostenvoranschlag 570 000 Frcs.). Verschiedene Linien sollen 1892 mit elektrischen Glockensignalen versehen werden (Kosten 134 000 Frcs.). Der Verwaltungsrath genehmigte ein Regulativ für einen Versicherungsfonds, das bestimmt, dass aus demselben Ausgaben für den aus Unfällen entstehenden Materialschaden, für Haftpflichtentschädigungen und für Antheile der Nordostbahn aus dem Uebereinkommen mit den Schweizerischen Hauptbahnen, betreffend gemeinsame Tragung von Entschädigungen für Eisenbahnunfälle, zu bestreiten sind, soweit die Summe dieser Ausgaben im einzelnen Jahre auf mehr als 75 000 Frcs. steigt.

Bundesvorlage, betreffend den Ankauf der Centralbahn.

Am 6. d. Mts. (Sonntag) hat das Schweizer Volk über die Bundesrathsvorlage, betreffend den Ankauf der Centralbahn, abgestimmt. Die Vorlage wurde mit 277 032 gegen 128 795 Stimmen verworfen. Nur die Kantone Bern, Solothurn, Basel-Stadt und Basel-Land erklärten sich für die Annahme.

Aus Frankreich.

Betriebseröffnungen.

1. Die Westbahn hat am 27. September die mit Meterspur gebaute Bahn Carhaix-Morlaix (49,9 km) mit den Zwischenstationen Poullaouen-Plouyé, Huelgoat-Locmaria, Sérignac-Berrien, Le Cloître-Lannéanou, Plougaven-Plourin und Morlaixausweiche dem Betriebe übergeben. Diese Linie wurde durch Gesetz vom 22. Juli 1881 für gemeinnützig erklärt, durch Gesetz vom 20. November 1883 der Westbahn konzessionirt und durch Gesetz vom 10. Dezember 1885 dem Schmalspurbahnnetz der Bretagne einverleibt. Den Betrieb führt die Allgemeine Gesellschaft für wirthschaftliche Bahnen (société générale des chemins de fer économiques).

2. Die Ostbahn hat am 14. Oktober von der Eisenbahn Saint Florentin-Vitry-le-François die Theilstrecke Saint Florentin-Troyes (51,262 km) und die Anschlüsse dieser Strecke an die Briennelinie sowie an den Hafen des Bourgognekanals mit den Zwischenstationen Saint Florentin-Ostbahn, Neuvy-Sautour, Courtaoult-Racines (Haltestelle), Ervy, Auxon, Camoy-Saint Phal, Jeugny, Saint Jean-de-Bonneval, Bouilly-Roncenay und Saint Léger-Mouney (Haltestelle) dem Verkehre übergeben.

3. Die Ostbahn hat ferner am 18. Oktober die bis hart an die Deutsche Grenze reichende Linie Saint Maurice-Bussang (4,426 km) dem Betriebe übergeben; Zwischenstationen sind nicht vorhanden.

4. Die Allgemeine Gesellschaft für wirthschaftliche Eisenbahnen (société générale des chemins de fer économiques) hat am 4. November von der Linie Sancoins-Capeyrouse die 36 km lange Theilstrecke Couleuvre-Villefranche (Allier) mit den Zwischenstationen Thenneville, Louroux-Bourbonnais, Cosne-sur-l'Oeil und Tortezais (Haltestelle) dem Verkehre übergeben.

Konzessionen.

1. Durch Ministerialerlass ist der Nordbahn die Konzession für die bereits bestehenden oder noch herzustellenden Schienengeleise zwischen dem Bahnhof und den Kais von Dünkirchen ertheilt; diese Geleise sind zur Beförderung der Wagenladungsgüter von und nach der Bahn bestimmt und können nach Wahl der Gesellschaft mit Lokomotiven oder Pferden betrieben werden. Da diese Bauten als Ergänzungsarbeiten im Sinne des durch Gesetz vom 20. November 1883 genehmigten Vertrages vom 5. Juni 1883 anzusehen sind, so werden deren Anlagekosten, Betriebseinnahmen und -Ausgaben auf die allgemeine Gesellschaftsrechnung übertragen.

2. Nachdem die Strassenbahn-Gesellschaft von Paris und vom Seinedepartement (compagnie des tramways de Paris et du département de la Seine) durch Erlass vom 6. August 1890 die Konzession für das Pariser Nord-Strassenbahnnetz erhalten hatte, schloss sie am 17. Februar 1891 mit dem Seinedepartement einen Vertrag wegen Erwerbung der Konzession für eine zum Personenverkehr bestimmte Strassenbahnlinie mit mechanischer Zugförderung von Neuilly (Maillotthor) nach Saint Denis. Dieser Vertrag ist durch Erlass vom 22. Oktober d. J. für gemeinnützig erklärt worden.

3. Der Generalrath der Charente hat in einer am 10. Oktober d. J. geschlossenen ausserordentlichen Tagung der Französischen Gesellschaft für wirthschaftliche Eisenbahnen (compagnie française des voies ferrées économiques) die Konzession für eine Kreislinie Blanzac-La Valette-Rochebeaucourt-Montbron-La Rochefoucauld-Mansle-Aigre-Rouillac-Cognac-Segonzac-Barbezieux-Blanzac nebst den Abzweigungen 1. Blanzac-Roullet-La Couronne-Angoulême, 2. Montbron-Montemboeuf-Chasseneuil-Roumazières, 3. Mansle-Saint Claud, 4. Aigre-Villefagnan-les-Deux-Sèvres und 5. Barbezieux-Condéon-Chillac-Passirac-Brossac-Aubeterre-Saint Séverin (zusammen 398 km) auf 50 Jahre unter folgenden Bedingungen ertheilt: 1. Das ganze mit Meterspur zu bauende Dampfstrassenbahnnetz muss in spätestens 4 Jahren nach der Gemeinnützigkeitserklärung vollendet sein. 2. Die Kosten für Bau und Beistellung der Fahrbetriebsmittel sind auf 37 000 Frcs. für das Kilometer veranschlagt, zu denen die Gesellschaft 6 000 Frcs., das Departement 31 000 Frcs. beisteuert; die Beitragsleistung des Departements erfolgt in 50 jährlichen Theilzahlungen. 3. Die Betriebseinnahmen verbleiben bis zur Höhe von 3 000 Frcs. unverkürzt der Gesellschaft; betragen sie mehr, so wird der Gesellschaft zunächst der Ausfall, den sie etwa in den Vorjahren bei einer 3 000 Frcs. nicht erreichenden Betriebseinnahme erlitten hat, nebst 4,125 % Zinsen erstattet. Der dann noch verbleibende Rest wird zur Hälfte zwischen Departement und Gesellschaft getheilt.

4. Der Generalrath des Rhônedepartements hat für die auf dem Gebiet dieses Departements gelegenen 5 km der Linie Lyon-Saint André (61 km) eine Baubeihilfe von 150 000 Frcs. bewilligt; der grösste Theil dieser Linie liegt im Isère-Departement und ist der Gesellschaft für die wirthschaftlichen Bahnen des Nordens, die den Bau bereits in Angriff genommen hat, konzessionirt.

Die Frachtgut-Annahmebescheinigungen.

Auf das in Nr. 68 S. 662 d. Ztg. mitgetheilte Rundschreiben des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 10. Juli d. J., betreffend Herstellung einer gleichförmigen Frachtgut-Annahmebescheinigung (récépissé à remettre à l'expediteur) und gleichmässige Berechnung der Frachtgut-Lieferfristen auf sämmtlichen Linien, haben die Eisenbahngesellschaften und die Staatsbahnverwaltung ein gleichförmiges Muster zu Frachtgut-Annahmebescheinigungen vorgelegt, zugleich aber abgelehnt, die Lieferfrist für Frachtgut auf allen Linien auf der Grundlage von 200 km für 24 Stunden zu berechnen, da die gegenwärtigen Fristen kaum genügend seien. Durch neuerliches Rundschreiben vom 5. November d. J. hat nun der Minister das vorgelegte Muster zu Frachtgut-Annahmebescheinigungen mit der Maassgabe genehmigt, 1. dass in dem Fach für die Frachtberechnung der Tarif, aus dem sich die Fracht ergibt, angegeben werde, und 2. dass die Bemerkung: „Jeder Entschädigungsforderung muss die fragliche Annahmebescheinigung beigegeben werden“ durch folgende Fassung ersetzt werde: „Zur Vermeidung von Weiterungen empfiehlt es sich, jeder Entschädigungsforderung die Annahmebescheinigung beizugeben“, weil lediglich das Gericht über die Art der Beweisführung zu befinden hat. Bezüglich der gleichmässigen Lieferfristen erkennt zwar der Minister die Einwände der Eisenbahnen gegen seine Forderung nur zum Theil an, er will aber zunächst nicht auf seinem Verlangen bestehen und die Frage eingehend prüfen lassen, um zu einer befriedigenden Lösung zu gelangen.

Der Frachtgut-Stempel.

In der am 4. September d. J. abgehaltenen Sitzung der Handelskammer von Le Havre machte ein Mitglied darauf aufmerksam, dass es zweckmässig sei, eine Ermässigung der auf den Frachtgut-Sendungen ruhenden Stempelabgabe zu verlangen; diese gleichmässig 70 Cts. betragende Abgabe sei für eine grosse Anzahl von Sendungen viel zu hoch und laste drückend auf dem Handel. Daher beschäftigte sich schon vor einigen Jahren das Parlament mit der Frage und die sogenannte lex Rondeleux führte einen nach der Höhe der Fracht abgestuften Tarif ein; aber seine Anwendung begegnete derartigen Schwierigkeiten, dass sie eingestellt werden musste. Darum ist jedoch eine Aenderung nicht unnöthig geworden. Gegenwärtig streben alle Kräfte nach einer Aufhebung der Fahrkarten- und Eilgutsteuer und man könne nicht leugnen, dass der Bevölkerung daraus grosse Vortheile erwachsen; aber vom gewerblichen und Handelsstandpunkte aus wäre es sicherlich vorzuziehen gewesen, mit der Entlastung des Frachtgutes zu beginnen, da an diesem die Arbeit des Landes weit mehr betheiligt sei. Die Frage wurde schliesslich dem Eisenbahnausschusse der Handelskammer zur Prüfung überwiesen, wird aber voraussichtlich auch im Parlament zur Sprache kommen.

Militärsendungen im Kriege.

Bei der Berathung des Haushalts der Kriegsverwaltung richtete der Abgeordnete Camille Pelletan am 5. November d. J., ähnlich wie im Jahre 1885 der Berichterstatter Lombard, heftige Angriffe gegen die Eisenbahngesellschaften; er beschuldigte sie, den Staat während des Feldzuges 1870/71 bestohlen zu haben und sprach es unumwunden aus, dass die Gesellschaften die Kriegsverwaltung zur Mitschuldigen ihrer Diebstähle gehabt hätten, ja er gebrauchte sogar das Wort „Verrath“.

Die Regelung der Frachtkosten jener Zeit erfolgte durch die Vergleiche vom 15. Juli 1872 und vom 20. Juni 1877; es hat daher nicht geringes Aufsehen erregt, dass der Kriegsminister de Freycinet in seiner Antwort erklärte, er halte den zweiten dieser Vergleiche für nichtig. Im übrigen bemerkte er: Er sei 1870 Zeuge gewesen der Schwierigkeiten, denen man zur Beute falle, wenn man diese Frage nicht zum voraus entscheide; er werde daher seine Meinung klar ausdrücken: Entweder erziele er eine Verständigung mit den Gesellschaften über den festzusetzenden Tarif, so werde er ihn der Kammer unterbreiten; oder er verständige sich nicht mit ihnen, so werde er einen bezüglichen Gesetzentwurf vorlegen.

Ersatz verlorener oder zerstörter Fahrkarten-Anweisungen.

Während Zeitkarten (billets d'abonnement) im Falle des Verlustes oder zufälliger Zerstörung dem Inhaber tarifmässig ersetzt werden, findet ein solcher Ersatz für Anweisungen auf Fahrkarten zum halben Preise (cartes de circulation à demi-place) nicht statt. Zur Beseitigung der darin liegenden Ungerechtigkeit hat der Minister der öffentlichen Arbeiten den Eisenbahngesellschaften durch Rundschreiben vom 17. Oktober d. J. empfohlen, diese Vergünstigung auch den Inhabern von Fahrkarten-Anweisungen zuzugestehen, und dabei folgendes bemerkt: Unzweifelhaft kann der Betrug bezüglich der Zeitkarten schwieriger erscheinen, vorausgesetzt, dass die Inhaber oft dieselbe Strecke zurücklegen und den Bediensteten der Abfahrts- und Ankunftsbahnhöfe bald bekannt werden, während die eigentliche Aufsicht bezüglich der Fahrkarten-Anweisungen weniger leicht ist. Indessen die Zeitkarten-Inhaber können sofort den Wagen besteigen und brauchen nur ihre Karte den Aufsichtsbeamten, die fast nie Zeit zur Prüfung der Photographie haben, vorzuzeigen; die Inhaber der Fahrkarten-Anweisungen dagegen müssen zunächst eine Fahrkarte zum halben Tarife lösen und eine solche wird ihnen nur auf Vorzeigung ihrer Anweisung verabreicht. Nichts ist also leichter, als die Berechtigung des Reisenden durch Prüfung der Photographie festzustellen und ein so wirksames Aufsichtsmittel entmuthigt entweder den Betrug überhaupt oder lässt ihm sehr wenig Aussicht auf Gelingen.

Betriebsergebnisse in 1890.

1. Das Staatsbahnnetz hatte eine Einnahme von 36 097 756 Frcs., eine Ausgabe von 27 590 138 Frcs. und demnach einen Ueberschuss von 8 507 618 Frcs. Indessen betragen die Anlagekosten der Staatsbahnen nach der Berechnung des diesjährigen Kammer-Berichterstatters Terrier im ganzen 622 000 000 Francs und würden zur Verzinsung und Tilgung (zusammen 4 %) jährlich 24 880 000 Frcs. erfordern, so dass aus den allgemeinen Staatsmitteln noch 16 372 382 Frcs. zugeschossen werden müssten. Die Berechnung der Anlagekosten der Staatsbahnen ist übrigens wegen des Austausches verschiedener Linien gegen solche des Orléansnetzes sehr verwickelt, so dass fast jeder der verschiedenen Kammer-Berichterstatter den Betrag anders angegeben hat; am geringsten Baïhaut im Jahre 1887 mit 620 Millionen, nächstdem Terrier in 1891 mit 622 Millionen, dagegen Godefroy Cavaignac 1884 mit 831, Prévet 1886 mit 850 und René Brice 1888 sogar mit 973 Millionen Francs.

2. Die Ost-Lyonner Eisenbahn (chemin de fer de l'Est de Lyon) hatte eine Einnahme von 779 095 Frcs., eine Ausgabe von 543 456 Frcs. und demnach einen Ueberschuss von 235 639 Frcs. Die Anlagekostenrechnung bezifferte sich zu Ende des Berichtsjahres auf 13 986 721 Frcs.

3. Die Schmalspurbahnen von St. Etienne, Firminy, Rive-de-Gier nebst Ausdehnungen hatten eine Einnahme von 1 317 546 Frcs., eine Ausgabe von 924 000 Frcs. und demnach einen Betriebsüberschuss von 393 546 Frcs. (gegen 355 443 Frcs. in 1889) zu verzeichnen. Die Antheilhaber erhielten einen Gewinn von je 25 Frcs.

Aus Spanien.

Spanisch-Französischer Tarifkrieg.

Infolge häufiger Vorstellungen von Handelskammern und Ackerbaugesellschaften Südfrankreichs sah sich die Französische Regierung veranlasst, die Kündigung des ermässigten Verbandstarifs zur Einführung Spanischer Weine nach Frankreich vom 1. Juni 1891 ab anzuordnen. Auf Vorstellung Spanischer Kaufleute wurde allerdings die Aufhebung dieses Tarifs bis zum 25. Oktober d. J. vertagt, aber alle ferneren Anstrengungen sowohl von Spanischer Seite, namentlich des Direktors Planas von der Eisenbahngesellschaft Tarragona-Barcelona-Frankreich, als auch seitens gewisser Französischer Grosshändler, die eine Verlängerung des Weineinfuhrtarifs wenigstens bis zum 1. Februar 1892, dem Zeitpunkt des Ablaufs des Französisch-Spanischen Handelsvertrages, zu erhalten wünschten, blieben erfolglos.

Dies hat Spanien zu dem Versuch veranlasst, auf dem Wege des Tarifkrieges von Frankreich die Zurücknahme der Kündigung zu erzwingen. Nach Lage der Verhältnisse kann es sich natürlich nicht darum handeln, durch Unterbietungen den Verkehr des Gegners nach den eigenen Linien abzulenken; sondern man bricht die Beziehungen ab und sucht dadurch die Verkehrsbedingungen des Gegners zu zerstören, allerdings leiden aber auch die eigenen darunter. Es ist also kein Kampf, aus dem die Eisenbahn oder das Gewerbe Vortheil ziehen, sondern ein auf wirthschaftlichem Gebiete auszufechtender Krieg der beiden Länder.

Die Maassregeln bestehen darin, dass die Eisenbahngesellschaft Tarragona-Barcelona-Frankreich eine Reihe direkter Tarife zwischen Französischen und Spanischen Stationen gekündigt hat, und zwar: 1. vom 1. November d. J. ab die internationalen Personentarife zur Ausstellung direkter Fahrkarten und Gepäckscheine zwischen den Hauptstationen des Paris-Lyon-Mittelmeer- sowie des Südbahnnetzes und verschiedenen Punkten des Spanischen Netzes über Cerbère, so dass nur die direkten Beziehungen mit Barcelona aufrecht erhalten bleiben; 2. ebenfalls vom 1. November d. J. ab die ermässigten Personen- und Gepäcktarife von Paris über Cette, Cerbère und Barcelona nach Carthagena und Algerien; 3. vom 20. November d. J. ab die Spanisch-Französisch-Schweizerischen Rundreisekarten; 4. vom 31. Januar 1892 den ermässigten Tarif für Kohlen- und Kokssendungen von den Orléansstationen Cransac und Decazeville nach Barcelona und den Zwischenstationen; endlich 5. vom 5. Februar 1892 ab den ermässigten Kohlentarif für Sendungen von den Südbahnstationen Estrechoux, Graissesac, Carmaux und le Bousquet d'Orb nach Barcelona und den Zwischenstationen. In Kraft bleibt nur der ermässigte Kohlentarif für Sendungen von den Mittelmeerbahn-Stationen Portes, Bessèges, La Valette, Gagnières, Molières, La Levade, La Pise, Alais, St. Jean-de-Valeriscle und Le Martinet nach Barcelona und den Zwischenstationen.

Um die Wirkung der gegenseitigen Kündigungen abzuschätzen, hat man die Ein- und Ausfuhr beider Länder zusammengestellt. Danach wurden im Jahre 1890 nach Stationen des Süd-, Mittelmeer- und Orléansbahnnetzes im ganzen 83 300 t Wein aus Spanien eingeführt, von denen 83 000 t im Werthe von 21 465 000 Frcs. Tarifermässigungen genossen. Dagegen hat Frankreich im gleichen Jahre über Cerbère an Kohle und Koks 123 300 t, an anderen Waaren 56 400 t, im ganzen also 179 700 t im Werthe von 70 000 000 Frcs. meist unter Genuss von Frachtermässigungen eingeführt.

Die Eisenbahnunfälle.

Infolge der jüngsten Eisenbahnunfälle hat der Justizminister am 12. September d. J. folgenden Königlichen Erlass an den Präsidenten des obersten Gerichtshofes gerichtet:

„Die Häufigkeit, mit der sich im Zeitraum weniger Tage die Eisenbahnunfälle gefolgt sind, schafft einen derartigen Zustand der Beunruhigung in den Familien und der Bestürzung in der öffentlichen Meinung, dass es die Regierung für ihre Pflicht hält, die Aufmerksamkeit Ew. Excellenz auf diese Unfälle, die so sehr das Interesse der bürgerlichen Gesellschaft berühren und so traurige und unheilbare Folgen haben, hinzulenken. Deswegen und damit sich die Wirkung der Gerechtigkeit mit der ganzen Schärfe, welche die Bedeutung des Falles erfordert, fühlbar mache, hat die Königin-Regentin im Namen ihres Sohnes zu beschliessen geruht: Ew. Excellenz möge kraft der Ihnen gesetzlich zustehenden Befugnisse mit dem nöthigen Nachdruck die angemessenen Befehle und Anweisungen erlassen, dass die Beamten mit grösstem Eifer die Einleitung und schnelle Erledigung der Untersuchungen sichern und dass sie zugleich unablässig für deren Ueberwachung Sorge tragen; doch darf dabei kein Mittel ausser Acht gelassen werden, das zur Aufklärung der Thatsachen und zur Entdeckung aller zum Ersatz des Schadens Verpflichteten sowohl der unmittelbar schuldigen Beamten als auch der mittelbar schuldigen Gesellschaften führen kann."

Der Gewinn des Spanischen Staatsschatzes aus dem Eisenbahnbetriebe.

Nach amtlicher Statistik zog der Spanische Staatsschatz im Jahre 1889 aus dem Betriebe eines Eisenbahnnetzes von 7 215 km einen Gewinn von 22 537 269,62 Frcs., und zwar 13 385 078,48 Frcs. durch eingenommene Beträge und 9 152 191,14 Francs durch erzielte Ersparnisse.

Die vereinnahmte Summe von 13 385 078,48 Frcs. setzt sich aus folgenden Beträgen zusammen: 1. Fahrkartensteuer 6 659 663,99 Frcs., 2. Frachtbriefsteuer 3 226 739 Frcs., 3. Aufsichts- und Polizeikosten der Regierung 757 646,04 Frcs., 4. Steuer vom Gewinn der Antheilscheine 1 261 573,14 Frcs., 5. Besteuerung der Beamtengehälter 227 632,03 Frcs., 6. Ausgabesteuer für Antheilscheine und Schuldverschreibungen 339 836,97 Francs, 7. Einfuhrzoll für Eisenbahnmaterial 618 835,13 Frcs. und 8. verschiedene Beträge 283 152,18 Frcs.

Die 9 152 191,14 Frcs. betragenden Ersparnisse, für welche übrigens die Angaben nur für 6 369 km vorliegen, wurden erzielt: 1. beim Postdienste mit 4 594 612,54 Frcs., 2. bei der Beförderung von Angehörigen des Heeres und der Marine mit 3 837 388,43 Francs., 3. bei den Militärsendungen mit 440 658,39 Frcs., 4. bei der Beförderung von Gefangenen und Sträflingen mit 94 352,27 Francs, endlich bei der Verwaltung und Unterhaltung der Telegraphenlinien mit 185 179,51 Frcs.

Wie die verschiedenen Gesellschaften zu dem Gewinn des Staatsschatzes beitragen, zeigt die folgende Uebersicht:

Gesellschaften	Betriebslänge	Gewinn des Staatsschatzes			Vom Gewinn des Staatsschatzes entfällt durchschnittlich		Gewinn der Antheilscheine nach Abzug der Steuer	
		an vereinnahmten Beträgen	an erzielten Ersparnissen	im ganzen	auf 1 km Betriebslänge	auf jeden Antheilschein		
	km	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	%
Nordbahn	2 803	5 638 852,57	4 144 257,95	9 783 110,52	3 490,23	27,95	10,98	2,31
Madrid-Saragossa-Alicante . . .	2 672	4 136 394,28	3 532 379,51	7 668 773,79	2 879,05	21,54	12,00	2,53
Andalusische Bahnen	894	1 510 408,27	1 475 553,68	2 985 961,95	3 731,01	49,76	20,00	4,00
Tarragona-Barcelona-Frankreich	551	1 812 647,86	nicht angegeben	1 812 647,86	3 289,74	5,17	—	—
Medina-Zamora und Orense-Vigo	295	286 775,50		286 775,50	972,42	2,73	—	—
zusammen . .	7 215	13 385 078,48	9 152 191,14	22 537 269,62	—	—	—	—

Ostspanische Eisenbahn.

Der in Nr. 3 S. 26 d. Ztg. mitgetheilte Ausgleich zwischen der Ostspanischen Eisenbahngesellschaft und ihren Gläubigern ist wider Erwarten nicht zustande gekommen; dagegen hat eine Gruppe von Schuldschein-Inhabern, die mehr als die Hälfte der ausgegebenen 40 000 Schuldverschreibungen besitzt, die Frage angeregt, ob es nicht vortheilhafter sei, die Linie Valencia-Utiel der Nordbahn, die ja am 1. Januar 1892 die Eisenbahn Almansa-Valencia-Tarragona übernimmt, in Betrieb zu geben. Ein solcher Betriebsüberlassungs-Vertrag ist auch zwischen den beiden Gesellschaften abgeschlossen worden, und zwar auf folgender Grundlage:

Die Nordbahn übernimmt den Betrieb der Linie gegen Erstattung der Selbstkosten, um später in den Besitz der Bahn zu treten. Um aber die Lasten in Einklang mit dem Betriebsüberschuss zu bringen, werden die drei im Jahre 1891 nicht eingelösten und der am 1. Januar 1892 fällige Zinsschein der Schuldverschreibungen zusammen nur mit 7,50 Frcs. eingelöst, wozu eine Summe von 300 000 Frcs. erforderlich ist. Für die Folge werden drei jetzige Schuldverschreibungen gegen zwei

neue mit fester Verzinsung und eine neue Schuldverschreibung mit wechselnder Verzinsung umgetauscht; aber auch die Schuldverschreibung mit veränderlicher Verzinsung soll später noch in solche mit fester Verzinsung umgewandelt werden, wenn nach Ablauf von 6 Jahren die Erträge ausreichen, um den Antheilscheinen irgend welchen Gewinn zuzuwenden. Zu den von der Nordbahn auszuführenden Vollendungsbauten, die bis jetzt alljährlich 250 000 Frcs. erfordert haben und noch etwa 2 000 000 Frcs. erfordern werden, sollen 6 000 Schuldverschreibungen mit fester Verzinsung ausgegeben werden.

Zur Beschlussfassung sowohl über den Betriebsüberlassungsvertrag mit der Nordbahn als auch über den Ausgleich mit den Gläubigern ist auf 25. November d. J. eine ausserordentliche Hauptversammlung der Ostspanischen Eisenbahngesellschaft berufen worden.

Eisenbahn Medina-del-Campo-Salamanca.

Der Umtausch der bisherigen 38 000 Schuldverschreibungen gegen die in Aussicht genommenen 27 250 neuen Stücke (vergl. Nr. 56 S. 554 d. Ztg.) erfolgt in der Weise, dass auf die noch im Umlauf befindlichen, mit je 300 Frcs. in Rechnung gestellten 36 962 Stück = 11 088 600 Pes. im ganzen 16 788, auf die mit 500 Frcs. getilgten 1 038 Stück = 519 000 Pes. im ganzen 796 und auf die 852 116 aufgeschobenen Zinsscheine von je 7,50 Frcs. = 6 390 870 Pes. im ganzen 9 676 neue Schuldverschreibungen entfallen.

Südspanische Eisenbahn.

Die Andalusischen Zeitungen haben seit einiger Zeit einen lebhaften Pressfeldzug gegen die Südspanische Eisenbahngesellschaft (Linares - Almeria) eröffnet, weil sie ihr vorwerfen, den Bau dieser von der betheiligten Bevölkerung schon seit langer Zeit lebhaft gewünschten Linie ungebührlich zu verzögern. Es liefen Gerüchte um, die Gesellschaft stecke in derartigen finanziellen Schwierigkeiten, dass sie genöthigt sei, ihr Unternehmen an die Andalusische Eisenbahngesellschaft zu veräussern; zudem verbreitete man, die letzten Hochwasser hätten den Bauarbeiten der Gesellschaft grossen Schaden zugefügt.

Demgegenüber ist nun seitens der Gesellschaft erklärt worden, dass die Ueberschwemmungen, unter denen die Stadt Almeria so viel zu leiden hatte, auf die in der Ausführung begriffenen Bauarbeiten der Linie Linares-Almeria nur geringe Einwirkung ausgeübt hätten und dass dadurch nur einige Verwüstungen von ganz geringer Bedeutung entstanden seien. Die Linie ist nämlich derart gebaut, dass sie sich so viel wie möglich vom Andaracflusse, dessen Ueberschwemmungen sprichwörtlich sind, entfernt. Die nicht nur auf der Seite von Almeria, sondern auch auf der Seite von Linares nach Baéza zu begonnenen Bauten sind sehr gut im Gange; die Grunderwerbungen erfolgen unter angemessenen Bedingungen, so dass bis jetzt die Enteignungen nur ausnahmsweise stattgefunden haben. Man rechnet darauf, binnen kurzem eine grosse Zahl neuer Werkplätze einzurichten, und es sind bei der Regierung Schritte unternommen worden, um die Genehmigung der endgültigen Richtungslinie gewisser Strecken zu beschleunigen. Dadurch wird zugleich den infolge der Ueberschwemmungen brotlos gewordenen zahlreichen Arbeitern Beschäftigung gewährt werden.

Algeciras-Eisenbahn.

Der Gemeinderath von Sevilla hat die Gemeinderäthe sowie die Handelskammern von Malaga und Huelva zu einem gemeinsamen Gesuch an die Regierung, dass diese unter keinen Umständen eine direkte Schienenverbindung zwischen der Algecirasbahn und Gibraltar gestatte, aufgefordert. Denn eine direkte Schienenverbindung nach Gibraltar würde nach diesem dem Weltverkehr eröffneten Freihafen den ganzen Ausfuhrhandel von Südspanien lenken und so die nationalen Häfen empfindlich schädigen.

Eisenbahn Olot-Gerona.

Für die am 18. April 1883 konzessionirte Schmalspurbahn Olot-Gerona (54,4 km), von der bereits etwa 13 km gebaut sind, hat sich neuerdings in London eine Eisenbahngesellschaft gebildet, deren Kapital, bestehend aus 800 000 £ Antheilscheinen und 200 000 £ Schuldverschreibungen am 25. Mai d. J. in London zur Zeichnung aufgelegt worden ist. Der Kaufpreis der Konzession und der bereits ausgeführten Arbeiten beträgt 60 000 £. Die Bahn, welche 276 Fabrikanlagen bedient und durch eine dicht bevölkerte, sowie an Bodenerzeugnissen, Bauholz und Erzen reiche Gegend führt, soll in etwa 15 Monaten vollendet sein.

Die Benutzung der verschiedenen Wagenklassen.

Nach der Spanischen Fachzeitschrift „Los Transportes Ferreos“ gestaltet sich die Benutzung der verschiedenen Wagenklassen auf den bedeutenderen Bahnen folgendermaassen:

Eisenbahn	I. Klasse %	II. Klasse %	III. Klasse %
Nordbahn	8,40	14,19	77,41
Asturien, Galicien und Leon	5,57	11,11	83,32
Lerida-Reus-Tarragona .	0,80	12,17	87,03
Tarragona-Barcelona-Frankreich	2,00	10,20	87,80
Almansa-Valencia-Tarragona	1,69	12,06	86,25
Medina-Zamora	8,10	10,10	81,80
Orense-Vigo	5,70	7,50	86,80
Madrid - Saragossa - Alicante	8,16	20,50	71,34
Andalusische Bahnen . .	7,26	12,96	79,78

Konzessionen.

1. Auf Grund des Gesetzes vom 27. Juni d. J. hat die Regierung den Herren Martin de Vial und Pardo in Santander die Konzession zum Bau und Betrieb einer Schmalspurbahn von Santander über Torrevalega nach Cabezon de la Sal nebst Abzweigung von Torrelavega nach der Nordbahnlinie Venta-de-Baños-Santander ertheilt.

2. Durch Ministerialerlass vom 24. Oktober d. J. ist die Uebertragung der Konzession für die Bergbahn Monistrol-Monserrat an die „Gesellschaft für Bergbahnen mit starkem Gefälle“ (Sociedad de ferro carriles de montana à grandes pendientes) genehmigt worden.

3. Dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten ist ein Gesuch unterbreitet worden, die bereits am 16. November 1878 der Spanischen Hüttengesellschaft ertheilte Konzession für die Central-Pyrenäenbahn Lerida-Vilaller-Viella-Val d'Aran-Punta-Rey - Französische Grenze verfallen zu erklären und die Konzession für diese Bahn ohne Staatsbeihilfe Herrn D. Bernardo Mas Castello zu ertheilen.

Aus Russland.

Verkehrsergebnisse für den Monat August d. J.

Die von der statistischen Abtheilung des Ministeriums der Verkehrsanstalten für den Monat August d. J. publizirten Verkehrsergebnisse enthalten die folgenden Angaben. Im Laufe des Monats August d. J. befanden sich in Russland (ausschliesslich Finnland mit 1 728 Werst und Transkaspien mit 1 343 Werst) 27 361 (26 574*) Werst im Betriebe.

Der Personenverkehr auf sämmtlichen Bahnen ergibt die folgende Frequenz:

es wurden überhaupt befördert	4 192 535	(4 251 052)	Personen
davon auf den Staatsbahnen .	789 074	(761 999)	„
Privatbahnen .	3 403 461	(3 489 053)	„

so dass der Personenverkehr im Monat August d. J. einen Rückgang erfahren hat um 58 517 Personen, und zwar hat der Verkehr auf den Staatsbahnen eine Erhöhung erfahren, so dass der Rückgang des Verkehres auf den Privatbahnen noch bedeutender ist und dort 85 592 Personen ergibt.

Im Güterverkehr gelangten zur Beförderung:

überhaupt	327 926 000	(323 239 000)	Pud
davon auf den Staatsbahnen .	80 179 000	(72 607 000)	„
Privatbahnen .	247 747 000	(250 632 000)	„

Der Güterverkehr ist gewachsen auf den Staatsbahnen, dagegen auf den Privatbahnen zurückgegangen und zwar konzentrirt sich dieser Rückgang auf die Bahnen Orel - Witebsk, Orel-Gryäsi, Fastow und Südwest.

Diesem Verkehr stehen an Einnahmen gegenüber:

auf sämmtlichen Bahnen	28 334 064	(26 557 601)	R.
„ den Staatsbahnen	7 159 483	(6 448 147)	„
„ „ Privatbahnen	21 174 581	(20 109 454)	„

Für die Zeit vom 1. Januar bis zum Schluss des Monats August d. J. haben sich die Verkehrsverhältnisse wie folgt gestaltet. Es wurden auf dem gesammten Eisenbahnnetze

befördert	27 285 410	(27 665 991)	Personen
davon auf den Staatsbahnen	5 291 619	(5 380 709)	„
Privatbahnen	21 993 791	(22 285 282)	„

*) Die in Klammern stehenden Angaben sind die bezüglichen Ergebnisse des Jahres 1890.

im Güterverkehr überhaupt	2 212 038 000	(2 140 475 000) Pud
davon auf den Staatsbahnen	539 767 000	(513 268 000) „
Privatbahnen	1 672 271 000	(1 628 207 000) „
die Gesammteinnahmen betrugen	180 352 737	(171 783 840) R.
davon auf den Staatsbahnen . .	48 130 658	(44 235 423) „
Privatbahnen . .	132 222 079	(127 548 417) „

d. h. für 1 Werst Eisenbahnlänge ist vereinnahmt worden:

überhaupt	6 612	(6 464) R.
auf den Staatsbahnen	4 763	(4 511) „
Privatbahnnn	7 643	(7 558) „

Interessant ist es zu beobachten, wie der Verkehr auf den Eisenbahnen unseres östlichen Nachbarstaates successive an Ausdehnung gewonnen hat; so ergibt sich z. B. für die letzten 6 Jahre das folgende Bild bezüglich der ersten 8 Monate 1. Januar bis 1. September:

	Eisenbahnnetz Werst	Passagiere	Frachtgut 1 000 Pud	Gesammteinnahme R.	Werst-einnahme R
1886	24 311	23 336 840	1 605 837	139 303 683	5 748
1887	24 554	23 765 382	1 856 696	155 132 676	6 309
1888	25 495	24 862 820	2 046 939	169 954 233	6 698
1889	26 539	25 649 481	2 121 390	165 727 078	6 566
1890	26 554	27 665 991	2 140 475	171 783 840	6 464
1891	27 361	27 285 410	2 212 038	180 352 737	6 612

Nothstandsbauten.

St. Petersburger Blätter wissen zu berichten, dass dem Finanzministerium das Gesuch des Tambowschen Adels um Konzessionirung einer Bahn Tambow-Uwarowo-Balaschow und um sofortige Inangriffnahme des Baues, der den schwer betroffenen örtlichen Nothleidenden Brot geben würde, zugegangen ist.

Gleichzeitig geht auch durch die Presse die Nachricht, dass der bekannte Erbauer der Transkaspischen Bahn, Generallieutenant Annenkow designirt sein soll, in den Nothstandsgebieten den Bau von öffentlichen Bauten, namentlich von Eisenbahnen, zu organisiren und zu leiten, um den Bauern jener Gebiete Arbeit und damit einen Verdienst zu schaffen.

Eisenbahnunglück auf der Orel-Gryäsibahn.

Ueber die Katastrophe auf der Eisenbahnbrücke über den Fluss Optucha der Orel-Gryäsibahn, die sich am 11. November d. J. daselbst zutrug, wird berichtet:

Der betreffende Zug bestand aus 24 Wagen, darunter 18 Waarenwagen, 1 Bagagewagen und 5 Passagierwagen, die sehr zahlreich besetzt waren. Nachdem die erste Halbstation „Domnino“ passirt war, sprang plötzlich beim letzten Waarenwagen die Bandage eines Rades, der Wagen entgleiste und setzte die Fahrt dank dem festgefrorenen Boden ohne erhebliche Sprünge fort; nur die Ballastlage des Dammes wurde etwa 6 Werschok von jeder Schiene entfernt aufgewühlt. Der Zug ging sehr rasch und da zwischen den Passagierwagen und dem entgleisten Waarenwagen noch der Bagagewagen ging, so bemerkte das Zugpersonal die Entgleisung nicht, nur ein Bahnwärter, der beim Passiren des Zuges den Schaden sah, versuchte durch Schreien und Schwenken der rothen Flagge den Zug zum Halten zu bringen. Da er sich jedoch hinter dem Zuge befand, so sah ihn Niemand, und der Zug setzte in rasender Eile die gefährliche Fahrt fort. Als der entgleiste Wagen die Brücke mit ihren weitspurigen Schwellen erreichte, begann er so starke Sprünge von Schwelle zu Schwelle zu machen, dass er den Bagagewagen aus dem Geleise herausschlug und sich selbst von ihm losriss. Der Bagagewagen stürzte nun aus der Höhe von 8 Faden = 56 Fuss in den Fluss hinab, ihm folgte sofort ein Wagen III. Klasse, dann ein anderer II. Klasse und wiederum einer der III. Klasse. Letzterer stürzte übrigens nicht sofort hinab, da er eine Zeitlang mit den Nothketten am letzten Wagen I. Klasse hängen blieb, der durch einen glücklichen Zufall sich quer auf das Geleise hingestellt hatte und sich so auf der Brücke erhielt. Einige Sekunden blieb der Wagen III. Klasse in der furchtbaren Lage schweben, dann rissen die Ketten und er stürzte den anderen drei nach. Das Eis barst unter dem Gewicht der abstürzenden Wagen und sie verschwanden sofort unter dem Wasser. Das entsetzliche Bild der furchtbaren Katastrophe ist unbeschreiblich. Auf der Brücke stand noch quer auf dem Geleise der Wagen I. Klasse, aus dem Fluss ragten die Räder der 3 Passagierwagen und die Trümmer des zersplitterten Bagagewagens. In einiger Entfernung hielt der Zug mit dem letzten unglückseligen Waarenwagen, der die ganze Katastrophe herbeigeführt hatte. Er selbst war nicht entgleist, jedoch vollkommen zerstört. Die Passagiere des letzten Wagens I. Klasse waren mit dem furchtbaren Schreck und einigen leichten Stössen davongekommen.

Dieses Eisenbahnunglück kostete 31 Menschen das Leben, während 19 mehr oder minder schwer verwundet wurden.

Beschränkung der Freibillets.

Es ist ja eine bekannte Thatsache, dass leider auf den Russischen Bahnen mit den Freibillets ein starker Missbrauch getrieben wird. Um diesem Missstande entgegenzutreten, hat gegenwärtig die „Grosse Russische Eisenbahngesellschaft“ folgende Bestimmungen erlassen.

Danach werden von nun an Freibillets nur den Frauen der Eisenbahnbeamten freigestellt, für die übrige Verwandtschaft aber nur eine allerdings kolossale Vergünstigung von 76 % vom Normalpreis des Billets eingeführt. Als Verwandte werden dabei nur die Eltern und Geschwister der Beamten und ihrer Frauen betrachtet, alle Tanten, Basen und Schwiegermütter müssen aber den vollen Preis bezahlen. Was die Vertheilung der vergünstigten Billets nach Klassen anbetrifft, so ist folgendes System eingeführt: Vergünstigungsbillets I. Klasse erhalten die Verwandten von Beamten, die 1 500 R. und mehr Gage beziehen; II. Klasse Verwandte von solchen Beamten, die 360—1 500 R. Gage haben und III. Klasse von Beamten, die bis 360 R. Gage erhalten. Sehr streng sind die Strafen für Uebertretung dieser Bestimmungen.

Aus Nordamerika.

Zugleistungen in Bezug auf Geschwindigkeit.

Nach Mittheilungen der „Railroad Gazette“ ist bei einer am 14. September d. J. auf der Newyork Central- und Hudsonflussbahn stattgehabten Eilzugfahrt zwischen Newyork und dem 701,5 km entfernten Ostbuffalo eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit (d. i. die Aufenthalte eingerechnet) von 95,8 Stundenkm oder von 98,9 km reiner Fahrgeschwindigkeit erreicht worden, eine ganz erstaunliche Leistung, wenn man die bedeutende Länge der durchlaufenen Strecke in Betracht zieht. Die gesammte Fahrzeit betrug 439½ Minuten unter Einschluss der Aufenthalte, eines solchen von 3 Minuten 28 Sekunden zu Albany, wo die Lokomotiven gewechselt wurden, eines weiteren von 2 Minuten 58 Sekunden zu Syracuse, wo ebenfalls Maschinenwechsel stattfand, und eines dritten zu Fairport, wo der Zug wegen einer heissgelaufenen Achse 7 Minuten 50 Sekunden zu halten genöthigt war. Ermässigung der Geschwindigkeit zum Zweck der Wassermitnahme fand nicht statt. Die wirkliche Fahrzeit betrug hiernach 425 Minuten 14 Sekunden. Die Geschwindigkeiten auf den einzelnen Streckenabschnitten stellten sich wie folgt:

Strecke	Länge km	Reine Fahrzeit Minuten	Stunden-geschwindigkeit km
Newyork-Albany . . .	229,8	140,00	98,5
Albany-Syracuse . . .	237,7	146,00	97,8
Syracuse-Fairport . .	113,2	67,61	100,5
Fairport-Ostbuffalo . .	120,8	71,62	101,2

Die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit weicht auf den vier Strecken nicht erheblich ab. Dasselbe gilt aber auch von Theilen jeder einzelnen Strecke nach Maassgabe von Messungen, welche an insgesammt 31 Punkten vorgenommen wurden, eingerechnet die Aufenthaltsstationen und die Endstation. Zweimal wurden auf etwa 2 km Länge Geschwindigkeiten von 123 km erreicht.

Der Zug hatte ein Gewicht von etwa 230 t und setzte sich zusammen aus 3 Wagen von 130 t, der Lokomotive von 60 t und dem belasteten Tender von 40 t Gewicht. Die Lokomotiven hatten Aussencylinder von 483 mm Durchmesser und 610 mm Hub und ruhten auf einem vorderen Drehgestell mit 1,05 m grossen Rädern und 2,03 m Radstand, ferner auf zwei Triebrädern von je 1,98 m Durchmesser und 2,59 m Achsstand. Die hintere Laufachse und vordere Triebachse hatten 3,69 m Abstand. Die gesammte Heizfläche betragen 102,39 qm, die Rostfläche 2,54 qm.

Die „Railroad Gazette“ vergleicht mit der beschriebenen Leistung mehrere andere Schnellfahrten der neuesten Zeit, welche allerdings mehr oder weniger dagegen zurückstehen. Dieselben sind im folgenden wiedergegeben. Es sind darunter zwei Englische Beispiele aus dem Jahre 1888, der Zeit des berühmten Wettkampfes zwischen den Ost- und Westküstenlinien (Nord- und Nordwestbahnen mit den anschliessenden Nordost- und Nordbritischen Bahnen einerseits, der Caledonischen Bahn andererseits).

Tag	Eisenbahnen	Entfernung	Fahrzeit mit Aufenthalt		Reisegeschwindigkeit	Zahl der Aufenthalte	Fahrzeit ohne Aufenthalt		Reine Fahrgeschwindigkeit	Zuggewicht
		km	Std.	Min.	km		Std.	Min.	km	t *)
14. Sept. 1891	Newyork Central und Hudsonfluss (Newyork-Ostbuffalo) .	701,5	7	19½	95,8	3	7	5¼	98,9	230
2. „ 1891	Rome Watertown und Ogdensburgh (Morristown-Newyork) und Newyork Central	580,8	6	58	83,4	6	6	27	90,0	95
August 1888	Englische Westküstenlinie } (London-Edinburg) . . . {	643,6	7	52	81,8	3	7	13	89,2	130
31. August 1888	„ Ostküstenlinie }	631,5	7	27	84,8	5	6	47	93,1	155
Juli 1885	Amerikanische Westküstenbahn (Westshore, Newyork-Ostbuffalo)	680,0	9	23	72,5	12	8	17	82,1	140
22. Juni 1891	Newyork Central und Hudsonfluss (Newyork-Ostbuffalo) .	707,2	8	58	78,8	5	8	34	82,6	320

*) Tonnen zu 1016,06 kg.

Die beiden Englischen Beispiele stehen sowohl der vorangeführten als auch einer weiteren auf der Strecke Morristown-Newyork erzielten Amerikanischen Leistung nach, doch ist zu bemerken, dass die erreichten Höchstgeschwindigkeiten den Amerikanischen nichts nachgeben. Zwischen Newyork und Philadelphia auf der Philadelphia und Reading Bahn soll übrigens, wie neuerdings bekannt wird, eine höchste Fahrgeschwindigkeit von nicht weniger als 145 km erreicht worden sein. Die „Railroad Gazette“ macht hierüber folgende Angaben:

Meilenzeiger (1 Meile = 1,609 km)	Geschwindigkeit km
1. (Noble)	128,7
2.	136,0
3.	129,8
4. (Bethayres)	122,6
5.	125,4
6.	136,0
7. (Somerton)	136,7
8.	138,0
9.	144,8
10. (Neshaminy) . . .	145,6
11.	121,2
12. (Langhorne)	138,0
im Durchschnitt	133,1

Diese Leistungen sind so ausserordentliche, dass zunächst noch weitere Bestätigung abzuwarten sein möchte.

Ueber die grössten mit der Lokomotive erreichbaren Geschwindigkeiten ist vieles geschrieben und wohl von Geschwindigkeiten gefabelt worden, die thatsächlich nie erreicht worden sind und nicht erreicht werden können. In dieser Beziehung äussert sich der Engländer Clement E. Stretton, welcher sich mit der Angelegenheit eingehender befasst hat, in der „Railway Press“ dahin, dass der Luftwiderstand, der Rückdruck in den Dampfcylindern und die Reibung bei 130 km Stundengeschwindigkeit so bedeutend werden, dass sie schon die ganze Kraft der Lokomotive verzehren. Es ist dann nutzlos, den Regulator noch weiter zu öffnen, um die Geschwindigkeit noch weiter zu vermehren, denn der Rückdruck nimmt, da der Abdampf nicht schnell genug aus den Cylindern entweichen kann, sofort so zu, dass eine Geschwindigkeitsvergrösserung nicht mehr eintritt. Stretton warnt demzufolge davor, Angaben überschwänglicher Art, wie sie besonders auch im Hinblick auf die Englischen Wettfahrten verbreitet worden sind, Glauben beizumessen.

Thatsächlich hat man in England auf abschüssiger Bahn Geschwindigkeiten von 116, 118, 120 km auf den Hauptlinien hin und wieder beobachtet. Stretton stellte einmal eine Geschwindigkeit von 121 km fest. In einigen von der Lokomotive Nr. 123 der Caledonischen Bahn gefahrenen Zügen hat er 116 und 117,5 km gemessen. Ueber diese Maschine ist die unzutreffende Angabe verbreitet worden, dass sie 150 km in der Stunde zurückgelegt habe. Bei der amtlichen Prüfung einer der Bristol und Exetermaschinen mit 2,75 m grossen Triebrädern im Jahre 1853 stellte Pearson auf einer kurzen Strecke eine Fahrgeschwindigkeit von nahe an 130 km fest. Zwischen 1847 und 1854 prüften Brunel und Gooch ihre mit 2,44 m grossen Triebrädern ausgerüsteten Maschinen. Sie versuchten gegenüber den Bristol und Exetermaschinen ihre Geschwindigkeiten auf das äusserste Maass zu steigern, kamen aber nicht höher als 131,6 km.

Die Nordbahnlokomotiven mit 2,47 m grossen Rädern und die ungekuppelten Maschinen der Mittellandbahn haben knapp 129 km erreicht.

Ueber Verbundlokomotiven äussert sich Stretton in dem Sinne, dass er sie für Eilbeförderung nicht für geeignet erachtet, so sehr er für ihre Verwendung bei langsamen Zügen eintritt. Nur in diesem Falle habe der Hochdruckcylinder genügend Zeit, um den Dampf in den Niederdruckcylinder zu drücken oder zu „pumpen“. Das Ergebniss sei, dass die Maschinen ihre Geschwindigkeit nicht halten. Ob eine Kohlenersparniss mit Verbundlokomotiven zu erzielen sei, hält Stretton für fraglich, günstigstenfalls werde dieser Vortheil durch die verwickeltere Bauart und häufigere Reparaturbedürftigkeit ausgeglichen. Km.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Eduard Brandhoff †.

Der langjährige Abtheilungsdirigent der III. Abtheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld, Herr Ober-Bau- und Geheime Regierungsrath Eduard Brandhoff, ist am Donnerstag, den 3. d. Mts., plötzlich infolge eines Hirnschlages aus dem Leben geschieden. Geboren am 29. Februar 1824 zu Dortmund, trat Geheimrath Brandhoff am 9. August 1845 als Feldmesser in den Staatsdienst, wurde am 10. Mai 1851 zum Bauführer ernannt und als solcher zuerst beim Bau der Dortmund-Soester Bahn beschäftigt. Zur Zeit seines Eintrittes in den Eisenbahndienst bestand das damalige Bergisch-Märkische Eisenbahnnetz aus den Linien Düsseldorf-Schwelm, Schwelm-Dortmund und Vohwinkel-Ueberruhr, im ganzen 7,73 Meilen Bahnlänge mit 14 Stationen. Im Jahre 1856 erfolgte seine Ernennung zum Wasserbaumeister und im folgenden Jahre zum Landbaumeister. In dieser letzteren Stellung wurde er bei der Dortmund-Soester und seit 1858 bei der Witten-Duisburger Bahn verwandt. Im Jahre 1859 ward der Heimgegangene Abtheilungs-Baumeister und avancirte dann rasch zum Bauinspektor und 1867 zum Ober-Betriebsinspektor. In allen diesen Stellungen entfaltete Brandhoff eine überaus glückliche und umsichtige Thätigkeit und verdanken die meisten in der Folge gebauten Linien des Bergisch-Märkischen Eisenbahnnetzes in hervorragendem Maasse seiner persönlichen Initiative und verständnissvollen Kunst des Projektirens ihre Entstehung. In dem Maasse, wie Brandhoff glücklich in den Vorarbeiten der darauf gebauten übrigen Linien theils als Decernent, theils als Dirigent war, in demselben Maasse bewies er auch seinen technischen Scharfblick, indem er als einer der ersten die Bedeutung der eisernen Querschwelle für den Oberbau zur rechten Zeit erkannte und derselben durch ihre Anwendung in dem Bergisch-Märkischen Eisenbahnnetz die ihr gebührende und z. Zt. geschätzte Stellung zuwies. Seit 1869 bei der Hannoverschen Staatseisenbahn beschäftigt, wurde er zum Regierungs- und Baurath und bereits im Oktober desselben Jahres zum Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld ernannt. Se. Majestät der Kaiser und König ehrte im Jahre 1877 seine hervorragenden Verdienste um den Bau vieler Linien des Bergisch-Märkischen Eisenbahnnetzes durch die Verleihung des Charakters als Geheimer Regierungsrath. Seit April 1880 wirkte der Verblichene bis zu seinem Tode in Rüstigkeit und Geistesfrische als Ober-Baurath und Abtheilungsdirigent der III. Abtheilung (Bauabtheilung) der Direktion zu Elberfeld. Im Nebenamte bekleidete er s. Zt. die Stelle als Mitglied des Aufsichtsrathes der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft und die ehrenvolle Stellung eines Mitgliedes der Linienkommission H. An anderen Auszeichnungen wurde dem Verstorbenen für seine verdienstvolle Thätigkeit im Kriege 1870/71 das Eiserne Kreuz 2. Klasse am weissen Bande, später von Sr. Majestät dem Könige der Belgier das Offizierkreuz des Belgischen Leopoldordens und von Sr. Majestät dem Kaiser

und König der Rothe Adlerorden 3. Klasse mit der Schleife und im Jahre 1888 der Königliche Kronenorden 2. Klasse verliehen. Der Bezirk der Eisenbahndirektion Elberfeld, welcher im wesentlichen die Linien des früheren Bergisch-Märkischen Eisenbahnunternehmens umfasst (mit Ausnahme der im Jahre 1890 an die Königliche Eisenbahndirektion rechtsrh. zu Köln übergegangenen Linien des früheren Betriebsamts Essen [Bergisch-Märkisches]), zählt heute 1239 km im Betriebe, während verschiedene Neubaustrecken noch der Ausführung und des Ausbaues durch die kundige Hand des Verstorbenen harrten. An Arbeit und umfassender Thätigkeit im Amte ist das Leben des Verstorbenen überaus reich gewesen; sein Name ist, wie die Namen Weishaupt, Plange, Schneider, eng verknüpft mit dem Ausbau des Bergisch-Märkischen Eisenbahnnetzes. Mit Herrn Geheimrath Brandhoff ist einer der wenigen aus dem Leben geschieden, denen es so lange vergönnt war, in stiller Pflichterfüllung sich den schwierigen Aufgaben des Ausbaues der Bergisch-Märkischen Linien voll und ganz zu widmen. Cita mors ruit! In welchem Maasse der Verstorbene in seinem Amte seitens seiner nächsten Kollegen geschätzt wurde, beweist der von dem Präsidenten und den Mitgliedern der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld ihm in dieser Zeitung gewidmete Nachruf.

An seinem Todestage war der Verblichene noch des Morgens, wie er stets gewohnt, frühe zur Arbeit im Amte auf der Direktion erschienen; ein kleines Unwohlsein nöthigte ihn, seine Thätigkeit einzustellen, und bereits nach wenigen Stunden hatte er sein an freudigem Schaffen und Erfolgen reiches Leben beendet. Sein Andenken wird in weiteren Eisenbahnkreisen nicht vergehen und im Segen sein.

Dr. Miles Ferrarius.

Dem Regierungsrath Twele ist die etatsmässige Stelle eines Mitgliedes der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin verliehen worden.

Den Regierungsassessoren Kindermann in Berlin und Dr. Duelberg in Görlitz ist die etatsmässige Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters — ersterem bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Berlin-Sommerfeld) in Berlin unter Belassung in seiner gegenwärtigen Beschäftigung bei der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin, letzterem bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Görlitz — verliehen worden.

Bayern.

Den im Dienstverhältnisse der vormaligen Ostbahnen stehenden funktionirenden Staatsbahningenieuren Chr. Hanasser in Kitzingen, Jos. Schmidt Edler von Zabierow in Passau, Jos. Carré in Regensburg, Sigm. Hinlein in Nürnberg, Max Siry in Landshut, Anton Schlagintweit in Lichtenfels, Remig. Götz in Nürnberg und Wilh. Hänlein in Nürnberg ist der Titel „Königlicher Bezirksingenieur“ mit dem Range der Beamten der Kategorie A II b des Besoldungsstatus der Verkehrsanstalten verliehen.

Der Bezirksingenieur bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen Ldw. Längenfelder ist zum Ober-Bahnamte München versetzt, der Betriebsingenieur Karl Bauer in München O. B. zum Bezirksingenieur daselbst und der Abtheilungsingenieur Adam Erdinger in Memmingen zum Betriebsingenieur daselbst befördert.

Der Vorstand des Bahnamtes München O. B. Inspektor Ldw. Heldrich ist auf Ansuchen für immer in den Ruhestand versetzt und demselben zugleich in Anerkennung seiner langjährigen, treuen und eifrigen Dienstleistungen der Titel eines Königlichen Oberinspektors verliehen.

Der Vorstand des Güterdienstes in Bayreuth, Inspektor Ernst Kühlmann ist zum Vorstande des Bahnamtes daselbst ernannt, der Inspektor und Bahnamts-Vorstand Peter Solleder in Kempten zum Bahnamte München O. B. und der Verwalter bei dem Bahnamte München S. B. Wilh. Schwarz als Güterverwalter und Vorstand des Güterdienstes nach Bayreuth, beide auf Ansuchen, versetzt.

Der nach den Satzungen der vormaligen Königlich priv. Bayerischen Ostbahnen angestellte Bezirksingenieur Josef Carré in Regensburg ist auf Ansuchen unter Anerkennung seiner langjährigen, treuen und eifrigen Dienstleistungen für immer in den Ruhestand versetzt worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Gestern Nachmittag starb ganz unerwartet der Abtheilungsdirigent in unserem Kollegium,

Herr Ober-Bau- und Geheime Regierungsrath Eduard Brandhoff,

im 68. Lebensjahre.

Tief erschüttert stehen wir an der Bahre dieses hochverdienten Beamten, der ausgestattet mit reichen Kenntnissen und grosser Thatkraft während der Dauer von beinahe 40 Jahren in den verschiedensten Stellungen der hiesigen Verwaltung angehört und sich stets durch hervorragende Leistungen ausgezeichnet hat.

Wir verlieren in dem Dahingeschiedenen einen lieben Kollegen und Freund, dessen Andenken wir in hohen Ehren halten werden.

Elberfeld, den 4. Dezember 1891.

Der Präsident und die Mitglieder der Königlichen Eisenbahndirektion. (2479)

2. Eröffnung von Stationen

Mit dem 15. Dezember 1891 wird die zwischen Rudczanny und Johannisburg belegene Haltestelle Breitenheide für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet.

Der Frachtberechnung werden im Binnen- und Wechselverkehr der Preussischen Staatsbahnen bis auf weiteres die Entfernungen für Rudczanny und Johannisburg unter Zuschlag von 8 bezw. 9 km zu Grunde gelegt.

Fahrzeuge können auf der Haltestelle Breitenheide nicht ver- bezw. entladen werden.

Bromberg, den 2. Dezember 1891. (2480)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung der Neubaustrecke Grottkau-Glambach. Am 15. Dezember d. J. wird die zum Bezirk des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamtes zu Neisse gehörige Bahnstrecke untergeordneter Bedeutung Grottkau-Glambach mit den Haltestellen Crummendorf, Giersdorf, Glambach und Prieborn und dem Haltepunkte Rosen dem öffentlichen Verkehr übergeben. Von diesen Verkehrsstellen sind die Haltestellen Giersdorf, Glambach und Prieborn für unbeschränkte Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren, Stück- und Wagenladungsgütern und die Haltestelle Crummendorf vorläufig nur für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Wagenladungsgütern eingerichtet. Auf dem Haltepunkte Rosen werden nur Personen und Reisegepäck aufgenommen und abgesetzt. Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist keine der neuen Verkehrsstellen geeignet. Bis auf weiteres werden folgende Züge verkehren:

857	859	861		Ortszeit 858	860	862
gemischte Züge		2.—4. Kl.		gemischte Züge		2.—4. Kl.
5.50	8.40	2.30	Abf. Grottkau . . . . Ank.	8.20	12.14	5.39
6.09	9.03	2.53	Giersdorf	8.02	11.56	5.21
6.18	9.12	3.02	Rosen	7.53	11.43	5.08
6.29	9.25	3.15	Prieborn	7.42	11.32	4.57
6.39	9.36	3.26	Crummendorf . . .	7.30	11.18	4.43
6.55	9.52	3.42	Ank. Glambach . . . . Abf.	7.12	11.00	4.25

Es gelangen nur Fahrkarten 2. bis 4. Wagenklasse zur Ausgabe. Die im Verkehr mit den neuen Verkehrsstellen der Frachtberechnung für den Binnenverkehr zu Grunde zu legenden Frachtsätze und Entfernungen — letztere gelten auch für die Berechnung der Preise für Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren — enthält der bereits am 1. Dezember d. J. erschienene Nachtrag III zum Binnen-Gütertarife. In den Ausnahmetarif 5 für rohe Steine sind die Haltestellen Glambach und Prieborn als Versandstationen aufgenommen worden. Die Ausnahmefrachtsätze für Kohlen sind in dem gleichfalls am 1. Dezember d. J. herausgegebenen Nachtrag II zum Ausnahmetarife für Oberschlesische Steinkohlen etc. enthalten.

Breslau, den 5. Dezember 1891. (2481)

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Güterverkehr mit der Prinz Heinrichbahn. Die Stationen Grevenmacher und Mertert der Prinz Heinrichbahn sind für den Güterverkehr eröffnet worden.

Die Anmerkung bezüglich des Inkrafttretens der Frachtsätze für die genannten Stationen in den Tarifheften Theil II Nr. 2, Nr. 7, 10, in dem Ruhrkohlen-, sowie in dem Saarkohlen-Ausnahmetarife Nr. 16 ist daher zu streichen.

Köln, den 3. Dezember 1891. (2482)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Pfälzisch-Württembergischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Dezember d. J. gelangt zu dem Tarif für den vorbezeichneten Verkehr vom 1. Oktober 1890 der Nachtrag I zur Einführung, welcher unentgeltlich an die Besitzer des Haupttarifes abgegeben wird.

Stuttgart, den 3. Dezember 1891. (2483)
Generaldirektion
der Königlich Württembergischen
Staatseisenbahnen.

Saarbrücken-Pfälzischer Güterverkehr. Saarbrücken-Hessischer Güterverkehr. In den Stations-Tariftabellen für Ludwigshafen loco und transit im Saarbrücken-Pfälzischen Gütertarif, sowie in den Stations-Tariftabellen für Käferthal (Wohlgelegen), Mannheim Neckarvorstadt und Waldhof im Saarbrücken-Hessischen Gütertarif sind mit sofortiger Gültigkeit Frachtsätze für Eilgut, Stückgut und den Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter im Verkehr mit der Station Saarhölzbach nachgetragen worden. Ueber die Höhe dieser Sätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Köln, den 1. Dezember 1891. (2484)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer und Deutsch-Belgischer Güterverkehr. Die im Rheinisch-Westfälisch-Belgischen Gütertarif vom 1. Juni 1890 und im Deutsch-Belgischen Gütertarif vom 1. August 1891 enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr nach Welkenraedt transit treten am 20. Januar 1892 ausser Wirksamkeit. Die Umkartirung der für Belgische Stationen bestimmten, bisher auf Welkenraedt transit eingeschriebenen Sendungen erfolgt von dem gedachten Tage ab in Herbesthal zu den für diese Station im Rheinisch-Westfälisch-Belgischen Güterverkehr am 1. Januar 1892 zur Einführung kommenden direkten Frachtsätzen, womit theilweise Tariferhöhungen verbunden sind.

Nähere Auskunft ertheilt das Tarifbüreau der Unterzeichneten.

Köln, den 4. Dezember 1891. (2485)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Militärbahn-Staatsbahnverkehr. Am 1. Januar 1892 tritt zum Gütertarif für den vorgenannten Verkehr der Nachtrag V in Kraft.

Derselbe enthält:

a) Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement und zum Nebengebührentarif, der besonderen Tarifvorschriften, des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen, der Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen etc., des Kilometerzeigers, der Stations-Tariftabellen und der Ausnahmetarife;

b) neue Entfernungen und Frachtsätze für die Station Mahlow der Militäreisenbahn mit sämmtlichen Preussischen Staatsbahnen;

c) Berichtigungen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen, woselbst auch der Nachtrag zu haben ist.

Erfurt, den 4. Dezember 1891. (2486)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbands-Güterverkehr. Am 15. Januar 1892 treten die Frachtsätze für die Beförderung von Schwefelkies im Verkehr zwischen den Stationen Grevenbrück und Schwelm und der Station Leoben transit der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen ausser Kraft.

Köln, den 30. November 1891. (2487)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische.)

Ausnahmetarif für Eisenerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet, sowie für Ruhrkoks zum Hochofenbetrieb vom 15. September 1891. Am 15. d. Mts. erscheint zum vorbezeichneten Tarife der Nachtrag II, welcher Eisenerzfrachtsätze von der Station Burg- und Nieder-Gemünden der Oberhessischen Eisenbahnen enthält.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Köln, den 2. Dezember 1891. (2488)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Sächsisch-Ungarischer Verband. Die am 1. d. Mts. für die Beförderung von Pflaumen und Pflaumenmus (Powidl, Lequar) aus Bosnien und Serbien zwischen Budapest-Westbahnhof und Budapest-Donauufer-Frachtenbahnhof einerseits und verschiedenen Sächsischen Stationen andererseits eingeführten Frachtsätze treten mit Gültigkeit vom 10. Dezember d. J. ab auch für den Verkehr von der Station Budapest-Fővárosi-kózraktárak Kommunallagerhäuser in Kraft.

Dresden, am 5. Dezbr. 1891. (2489)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbandsgüterverkehr. Am 1. Januar 1892 tritt der Nachtrag XVII zu Heft 1 des Verbandsgütertarifs mit neuen Frachtsätzen des Spezialtarifs III, der Ausnahmetarife 5 c (Getreide), 6 a und b (Holz), 13 (Erze) und 38 (Thonschieferschotter) in Kraft. Ausserdem werden durch denselben die auf Seite 5 des Nachtrags XVI angegebenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 a und b (Holz) für den Verkehr zwischen Iglau (K. K. Oe. St. B.) und Pirna zum 1. Februar 1892 ohne Ersatz aufgehoben.

Der Nachtrag ist durch die Stationen zu erhalten.

Dresden, den 2. Dezember 1891. (2490)
Königliche Generaldirektion
der Sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Güterverkehr. Vom 15. d. Mts. ab wird die Station Fahr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) in den obenbezeichneten Verkehr aufgenommen.

Das Nähere ist bei der Güter-Abfertigungsstelle zu Fahr zu erfahren.

Köln, den 5. Dezember 1891. (2491)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Elbeumschlags-Verkehr. Für Zündhölzchen treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des Jahres 1892 in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	bei Aufgabe von 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Budweis	188 ℳ
Eisenstein	184 „
Horazdowitz Stadt	165 „
Klattau	160 „
Neuern	165 „
Pilsen	134 „
Schüttenhofen . .	176 „
Strakonitz	170 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Budweis	183 ℳ
Eisenstein	176 „
Horazdowitz Stadt	155 „
Klattau	150 „
Neuern	155 „
Pilsen	123 „
Schüttenhofen . .	167 „
Strakonitz	162 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Budweis	242 ℳ
Eisenstein	238 „
Horazdowitz Stadt	219 „
Klattau	214 „
Neuern	219 „
Pilsen	188 „
Schüttenhofen . .	230 „
Strakonitz	224 „
Nach Aussig-Landungsplatz	
von Budweis	188 ℳ
Eisenstein	176 „
Horazdowitz Stadt	155 „
Klattau	150 „
Neuern	155 „
Pilsen	128 „
Schüttenhofen . .	167 „
Strakonitz	162 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 2. Dezember 1891. (2492)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif 2 für Eisenerze aller Art und Braunstein zwischen einzelnen Stationen der Kerkerbachbahn vom 1. August 1888. Die Gültigkeitsdauer des vorgenannten Ausnahmetarifs wird hiermit auf unbestimmte Zeit weiter verlängert. (2493)

Christianshütte, den 6. Dezember 1891.
Kerkerbachbahn-Aktiengesellschaft.
Der Vorstand.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft. In dem Nachtrag 13 vom 1. April 1890 zu dem Tarife für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden im Binnenverkehr vom 1. Juli 1878 erhalten, mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. ab, die Bestimmungen bezüglich der Beförderung von Kindern folgende Fassung:

1. Kinder unter 4 Jahren werden frei befördert, wenn ein besonderer Platz für dieselben nicht beansprucht wird.
2. Kinder im Alter von 10 Jahren und darüber geniessen keine Tarifermässigung.

3. Ein Kind im Alter von 4 bis 10 Jahren wird in allen Wagenklassen und bei allen Zuggattungen zur Hälfte des Fahrpreises für Erwachsene befördert. Die Fahrpreise für Kinder-Fahrkarten werden auf volle Zehnpfennig abgerundet.
4. Zwei Kinder im Alter von 4 bis 10 Jahren werden in allen Wagenklassen und Zuggattungen auf eine einfache Fahrkarte der betreffenden Klasse befördert.

Bei den Sonntags-Fahrkarten wird für Kinder im Alter von über 4 Jahren eine Fahrpreis-Ermässigung nicht gewährt.

Gennep, im Dezember 1891. (2494)
Die Direktion.

---

6. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Zinsenzahlung. Die Einlösung der am 2. Januar 1892 fällig werdenden Zinsscheine der 4½ % Prioritätsobligationen der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft von 1874 erfolgt vom 24. Dezember d. J. ab
bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse in Magdeburg und der KöniglichenEisenbahn-Betriebskasse in Braunschweig.

Ferner werden dieselben vom Tage der Fälligkeit ab eingelöst
bei dem Bankhause Lehmann Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, dem Bankhause Mendelssohn & Co. in Berlin und der Berliner Handelsgesellschaft daselbst. (2495)

Magdeburg, den 2. Dezember 1891.
Königliche Eisenbahndirektion.

---

7. Verdingungen.

Der für die diesseitigen Werkstätten im ersten Halbjahr 1892 erforderliche Bedarf an
1. Eisen in Stangen (Handels- und Qualitätseisen),
2. Flusseisenblechen, glatten,
3. Rundkupfer, Rundmessing, Kupfer- und Messingdraht,
4. Kupferblech, Kupferrohr, Messingblech und Messingrohr

soll vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Angebotsbogen hierzu können unter Angabe der betrf. Nummer gegen vorherige postfreie Einsendung von 20 ₰ Schreibegebühren für jede der einzelnen Nummern und 20 ₰ Rückporto von der Magazin-Hauptverwaltung hier bezogen werden.

Lieferungsangebote sind spätestens bis zum 19. Dezember 1891 an die genannte Stelle einzureichen.

Chemnitz, den 4. Dez. 1891. (2496JC)
Maschinen-Hauptverwaltung der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Verding von Wagenbestandtheilen. Die im Rechnungsjahre 1892/93 erforderlichen:

I. 1 070 Achsbuchsen zu Wagen,
II. 160 Achswellen,
III. 2 900 Gussstahl-Spiralfedern für Stoss- und Zugapparate,
IV. 1 680 Bufferhülsen und Bufferkreuze,
2 050 Bufferstangen,
2 900 Schraubenkuppelungen,
1 200 Sicherheitskuppelungen und
2 500 Zughaken

sollen in öffentlicher Ausschreibung — nach vorbezeichneten Gruppen getrennt — verdungen werden.

Bedingungen, Zeichnungen und die zu den Angeboten zu **benutzenden** Formulare liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, zur Einsicht aus und können auch von demselben unter Angabe der Nr. I, II, III oder IV gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ für jede der Gruppen bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote findet im vorbezeichneten Materialienbüreau
am 23. Dezember 1891,
Vormittags 11 Uhr,
statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 13. Januar 1892. (2497)

Magdeburg, den 4. Dezember 1891.
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Kieswagen.

Grosse Parthie 10tonnige normalspurige Kieswagen billig zu vermiethen durch
Ign. Qurin,
Cöln, Hansaring 15.

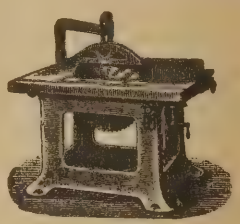
Decimalwaagen und Gewichte. Fenstervorsetzer und **Kiessiebe** von Winkeleisen mit Drahtgeflecht oder Gewebe, **Gepäckkarren, Güterbodenkarren, Erdkarren, Vieh-Laderampen, Oberbau-Geräthe, Winden, Hammer-** und **Hackenstiele** aus Hickoryholz, **Fackellampen, Harzfackeln, Pechkränze, Krahn, Anker-, Schiffs-** und **Holzwagenketten** etc. etc.
Theodor Keseling, Düsseldorf.

Taschen-Plombirzangen von Gussstahl für Bremsenverschlüsse,
das Beste, was für diesen Zweck existirt, empfiehlt die
Gandenberger'sche Maschinenfabrik Georg Goebel in Darmstadt.
Specialität: Fahrkartenmaschinen und Apparate

Felten & Guilleaume, Carlswerk, Mülheim Rh.

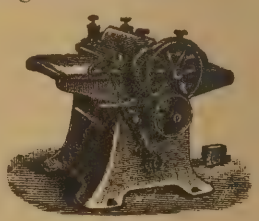
Das Carlswerk
fabrizirt für Eisenbahnbedarf
Eisen-, Stahl- u. Kupferdraht
und Drahtlitzen
für Telegraphen- u. Signalleitungen, Zugbarrièren, Einfriedigungen, Bindezwecke etc.
Drahtkordeln für Läutewerke.
Verzkt. Stahl-Stacheldraht
nebst allem Zubehör.
Drahtseile aller Art
für Aufzüge, Winden, Krahnen, Zugseile für schiefe Ebenen, Drahtseile für Seilbahnen, Schiebebühnenseile, Trajectseile.
Telegraphen-, Telephon- und Elektrisch-Licht-Kabel.
Felten & Guilleaume
Rosenthal, Cöln a/Rhein
Mechan. Bindfadenfabrik und Hanfseilerei.

1. Preis Weltausstellung Wien. 1. Preis Braunschweig 1877 und 1881.

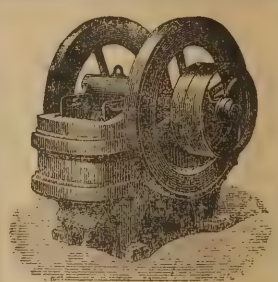


Kreissäge.

Heckner & Co.
Braunschweig.
Specialfabrik für
Säge- u. Holzbearbeitungs-Maschinen
neuester, bestbewährter Construction.
Compl. Fabrikanlagen mit Transmission nach langjähriger Erfahrung.



Hobelmaschine.



Grusonwerk
Magdeburg-Buckau
empfiehlt von seinen Fabrikations-Specialitäten:
Steinbrechmaschinen
in bewährter Construction und solidester Ausführung
zur Herstellung von Strassenschotter.
Die gangbarsten Nummern meist vorräthig.
Hartguss-Brechbacken nach mehr als 600 Modellen.
Ausführliche Kataloge unentgeltlich und postfrei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 97. **Zeitung des Vereins** 1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . . 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk.
pränumerando franklirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 12. Dezember 1891.

Dieser Nummer liegt Nr. 23 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Von Altona nach San Francisco (Fortsetzung.)
Vereins-Mittheilungen:
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Einflussnahme der neuen Handelsverträge auf die Eisenbahnen und deren Verstaatlichung.
Das Budget des Oesterreichischen Handelsministeriums.
Die Entwickelung des Lokalbahnwesens.
Die staatliche Unterstützung des Baues von Lokalbahnen und das Garantiesystem.
Die finanziellen Ergebnisse des Staatsb.-Gütertarifes u. die Beschwerden der Mühlenindustrie.
Sonstige Eisenbahnfragen.
Betriebseinnahmen im Okt. d. J.
Stand der Eisenbahnbauten im Oktober d. J.
Eröffnung neuer Bahnlinien.
Börsenbericht.
Aus Frankreich:
Bahnhofs-Buchhandel.
Heizung der Personenwagen.
Fahrgeschwindigkeit der Pariser Dampfstrassenbahnen.
Die Pariser Stadtbahn.
Ruhegehaltskasse der Ostbahn.
Der Haushalt des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten für 1892.
Geldbewilligung für die Eisenbahnbauten des Jahres 1892.
Verschiedenes:
Preisaufgabe zum 50jährigen Gedenktage des Vereins für Eisenbahnkunde.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnung von Strecken.
2. Güterverkehr.
3. Personen- und Gepäckverkehr.
4. Verdingungen.
5. Verkauf von Altmaterialien.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Von Altona nach San Francisco.

(Fortsetzung aus Nr. 95.)

6. San Francisco: Market und California street. Chinesenviertel. Cliff House.

Unter allen Wundern des an Ueberraschungen, seltsamen wie grossartigen Erscheinungen so reichen Landes ist San Francisco nach seiner ganzen Entstehung und Anlage zweifellos der grössten eines. An der Stelle, wo Angesichts des „Golden Gate“, der vom Stillen Ozean in die Bay von San Francisco sich öffnenden Einfahrt heut die westlichste von Weissen gegründete Grossstadt, die bewunderte „Queen of the Pacific“ über ein Gebiet von mehreren Deutschen Quadratmeilen sich ausdehnt, stand bis in das vierte Dezennium dieses Jahrhunderts, neben einer kleinen, 1776 von den Spaniern gegründeten Mission Namens „Dolores“, nichts als ein dürftiges Indianerdorf, in welchem 1835 das erste Haus erbaut wurde. Die Ansiedelung, welche nach einem in der Umgebung noch jetzt wachsenden heilkräftigen Kraute „Yerba buena“ hiess, hatte es 1846 erst auf zweihundert Einwohner gebracht; 1847 erhielt sie den Namen San Francisco, der im Westen überall in Frisco abgekürzt wird; Anfangs 1848 wurde in Californien das erste Gold gefunden, und nun erfolgte eine derartige Masseneinwanderung aus allen Theilen der Welt, dass der Ort im nächsten Jahre bereits 20 000 Einwohner zählte und zur Stadt erklärt wurde! 1853 war die Zahl bereits auf 50 000 und 1870 auf 149 500 gestiegen, 1880 wurden 234 000 Einwohner gezählt, und der letzte Census ergab annähernd 350 000 Seelen. Die alten „Neunundvierziger“ oder „California Pioneers“, die seiner Zeit als Abenteurer und Goldsucher in das Land gekommen und damit zuerst die Civilisation, wenn auch zunächst in recht rohen Anfängen an die Californische Küste gebracht haben, werden als die eigentlichen Begründer der Stadt in hohen Ehren gehalten. Einige Hundert von ihnen sind noch am Leben; sie bilden einen eigenen Verein mit besonderem Abzeichen und haben wenig Respekt vor dem heutigen Reisenden, der per Dampf in dreizehn bis vierzehn Tagen selbst aus Deutschland zu ihnen hinüberkommt, während sie allesammt noch mit dem Segler das Kap Horn umschifft und hundertachtzig bis zweihundert Tage zu ihrer Reise gebraucht haben.

Mit Stolz können die ergrauten Pioniere auf das mächtige, glänzende Emporium blicken, zu dem das von ihnen begründete Gemeinwesen im Laufe weniger Jahrzehnte sich entwickelt hat, eine Entwickelung, die um so staunenswerther ist, wenn man damit die erste Anlage der Stadt vergleicht. Auf sandigen Hügeln klettern die älteren Häuser hinauf, auf Anhöhen, die so steil sind, dass es heut unbegreiflich erscheint, wie man dort Strassen überhaupt anlegen konnte. Ein Theil dieser Hügel, welche zudem durch Schluchten zerrissen waren, ist später abgegraben, und das gewonnene Material ist verwendet

worden, um die Spalten und Senkungen auszufüllen. Dies ist jedoch nur unvollkommen geschehen, so dass kühne Steigungen unvermittelt neben schroffen Einschnitten und tiefen Senkungen sich erheben und die Höhenlage in den verschiedenen Stadtgegenden eine ganz ungleiche ist. Auf dem Wege, auf dem der Fremde, von Oakland kommend, zuerst San Francisco betritt, merkt man von diesen eigenthümlichen Verhältnissen zunächst noch nichts, denn die Market street, eine Hauptverkehrsader, die direkt am Fährboot-Landungsplatz ihren Anfang nimmt und von dort in schräger Richtung nach Südwesten zu in einer Länge von drei Meilen die Stadt durchkreuzt, liegt fast ihrer ganzen Länge nach in dem niederen, ebenen Theile. Hier umgibt uns alsbald ein Treiben und Gewühl, so gewaltig und grossartig, dass man an den Broadway in Newyork sich lebhaft erinnert fühlt, nur ist die Strasse in jeder Beziehung stattlicher und vor Allem viel breiter wie letzterer. Auf dem Fahrdamm liegen vier Paar Schienengeleise, auf denen dicht besetzte offene Pferde- und Seilbahnwagen sich unaufhörlich hin- und herbewegen, während dröhnende Lastfuhrwerke, mit grossen marktschreierischen Anzeigen bedeckte Reklamekutschen, leichte Einspänner und elegante Equipagen in endlos langen Reihen sich dazwischen drängen und zusammen mit der auf den Fusssteigen vorüberströmenden Menge sich zu einem Getöse vereinigen, wie ich es bisher eben nur in der Empire city kennen gelernt hatte. Was aber das Strassenbild in San Francisco vor Newyork voraus hat, was ihm einen so eigenartigen Reiz verleiht, das ist die leuchtende Farbenpracht, die über dem Ganzen liegt. Von den Häusern wehen und flattern bunte Fahnen und Standarten; wo eine Giebelwand den nöthigen Platz gelassen, sind in den schreiendsten Farben Plakate in mannshohen Lettern oder in grotesken bildlichen Darstellungen von den kolossalsten Dimensionen angebracht, und alle hundert Schritt sehen wir zu den Ankündigungen riesengrosse, weithin funkelnde goldene Buchstaben benutzt, die hoch über uns, auf einem, von einer Seite der Strasse zur andern gehenden Drahtgeflecht befestigt, frei in der Luft zu schweben scheinen. Zu beiden Seiten erheben sich mächtige prunkvolle Bauten mit reich bemalten Flaggenstangen, mit kostbaren Verzierungen in Eisen, Bronze und vergoldetem Schnitzwerk, und all das leuchtet und flimmert in dem Glanz einer südlichen Sonne. An einer der belebtesten Kreuzungen liegt das Palace Hotel, vor dem ich halte, einer der schönsten und grössten Gasthöfe der Welt, mit sieben Stockwerken, die nach Innen, von Galerien und Säulen malerisch umgeben, sich um einen glasbedachten Lichthof gruppiren, in dem namentlich Abends bei elektrischer Beleuchtung und den Klängen der Hauskapelle Fremde wie Einheimische in dichten Massen durcheinander fluthen. Da das Hôtel ausser den Sälen und den der allgemeinen Benutzung — zum Lesen, Schreiben, Rauchen, Billardspielen u. dergl. — überlassenen Räumen 750 Zimmer enthält, erhalte ich ohne Umstände ein Quartier, das zwar im fünften Stock belegen, aber mit einem der bequemen fünf Fahrstühle leicht zu erreichen ist und aus einem geräumigen, elegant eingerichteten Wohn- und Schlafsalon, Badezimmer, sowie besonderen Räumen für Garderobe und Waschvorrichtung besteht. In den, für Amerikanische Verhältnisse äusserst mässigen Preis von zwei Dollar sind Beleuchtung und Bedienung einbegriffen; von letzterer ist allerdings nicht viel zu merken, denn obgleich nach dem Reisehandbuch ein Personal von vierhundert Farbigen vorhanden sein soll, kann ich mich lahm klingeln, ohne dass auch nur einer der Herren sich sehen lässt.

Mein erster Ausgang gilt einem alten Freunde, Dr. Brigham, einem eingeborenen Amerikaner, dessen Bekanntschaft ich während des Deutsch-Französischen Krieges in Nancy gemacht hatte, wo er an einem internationalen Hospital als freiwilliger Arzt, ich dagegen — damals noch Referendar — beim Generalgouvernement in Lothringen als Auditoriatsgehilfe thätig war. Bei der Recherche nach zwei Preussischen Offizieren, die bei einem Ueberfall in der Nähe der Stadt verwundet worden waren, hatte ich seine Hilfe in Anspruch nehmen müssen, und aus diesem zufälligen Zusammentreffen hatte sich ein reger freundschaftlicher Verkehr entwickelt, der sich fortsetzte, als nach beendetem Feldzug Dr. B. auf einige Monate nach Berlin kam, um an den dortigen Krankenhäusern seine chirurgischen Kenntnisse zu vervollständigen. Im Zoologischen Garten, während eines jener Monstrekonzerte, bei denen der inzwischen selig verstorbene Wieprecht puterrothen Antlitzes den Taktstock schwang, hatte er mir eines Tages im Sommer 1872 Lebewohl gesagt, um in die Neue Welt zurückzukehren; nur einmal hatte ich seitdem, und zwar das Jahr darauf aus San Francisco Nachricht von ihm erhalten und dieses Schreibens erinnerte ich mich jetzt. Mit Hilfe des Adressbuches stellte ich fest, dass er noch am Orte lebte und dass seine Office sich in nächster Nähe des Hôtels befand; ich begab mich sofort dorthin, und es gab ein wirkliches Tableau sowie eine aufrichtige herzliche Freude auf beiden Seiten, als wir, nachdem wir achtzehn Jahre nichts von einander gesehen und gehört hatten, plötzlich am anderen Ende der Welt uns wiedersahen. Ich musste versprechen am nächsten Tage sein Gast zu sein, und auf diese Weise der Sorge um den Sonntag glücklich überhoben, überliess ich ihn seinen bereits ungeduldig gewordenen Patienten, um in der Stadt mich umzuschauen.

Nächst der Market street, deren schönsten Theil ich bereits bei der Ankunft kennen gelernt, und in der die grössten Hôtels und Ladengeschäfte belegen sind, ist die interessanteste Strasse die California street, interessant nicht nur durch ihre Bauten und Bewohner, sondern namentlich auch durch die Steigungsverhältnisse, die stellenweise geradezu verblüffend sind. In dieser vornehmsten und reichsten Strasse gibt es Strecken, die mit Pferden überhaupt nicht befahren werden können, und die auch zu Fuss nur im langsamen Tempo eines geübten Bergsteigers zu nehmen sind, während man beim Abstieg sich der grössten Vorsicht befleissigen muss, um nicht ins Rutschen zu kommen. Am bequemsten überwindet man diese Schwierigkeiten, indem man sich des cable car, d. h. der Drahtseilbahn bedient, jenes Beförderungsmittels, dessen Einführung für San Francisco eine unabweisliche Nothwendigkeit war, und das heute ganz unentbehrlich ist. Die Wagen, die offen und ähnlich wie die unserer Pferdebahnen gebaut sind, laufen auf Schienen, zwischen denen in einer im Erdboden angebrachten Furche „the endless rope“, das von einer stehenden Dampfmaschine in beständiger Bewegung erhaltene unendliche Drahtseil über beweglichen Rollen läuft. Der Boden des Wagens ist in der Längenachse offen, und in diesem Einschnitt befindet sich die Vorrichtung, welche den Wagen mit dem sich bewegenden Seile derart verbindet, dass letzteres den Wagen mitnimmt. Sie besteht in einem grossen Hebel, der in einer Zange endet, und, je nachdem letztere das Seil packt oder loslässt, läuft oder steht der Wagen. Die Bewegung ist durchaus ruhig und gleichmässig; ohne erkennbaren Motor, ohne Bespannung, wie von unsichtbarer Kraft bewegt, gleitet das Fahrzeug auch an den steilsten Stellen in demselben angenehmen Tempo den Berg hinauf und hinab, und doch kann man sich zeitweise eines leisen Angstgefühls nicht erwehren, wenn man von seinem luftigen Sitze in die sich öffnende Tiefe hinab oder die jäh ansteigende Höhe hinaufblickt.

Auf alle Fälle erhält man bei einer Fahrt mit der Kabelbahn, namentlich wenn man sich vorn auf die erste Bank des offenen Wagens setzt, auf die leichteste und schnellste Weise einen Ueberblick über die, gerade infolge der vielen Unebenheiten höchst malerisch sich ausnehmende Stadt, deren seltsam anmuthende Eigenart noch dadurch vermehrt wird, dass mit Rücksicht auf die in Californien häufigen Erdbeben, sowie die grosse Kostspieligkeit von Steinbauten die meisten Privathäuser aus Holz, und zwar in allen möglichen und unmöglichen Stilarten, von der einfachsten bis zur verwegensten Gattung erbaut sind. Im unteren Theile der California street herrscht das ge-

schäftliche Treiben der Kaufmannswelt; in der Höhe aber, auf dem Nob Hill oder Nabobhügel stehen die Paläste der Eisenbahnkönige, der Vieh- und Bonanza-Millionäre. „Bonanza“ bedeutet eine ergiebige Gold- oder Silberader, und die Summen, auf welche die von den Minenfürsten angesammelten Reichthümer beziffert werden, klingen unglaublich.

Die prächtigen Villen liegen inmitten der herrlichsten Gärten und Parkanlagen, die, beständig besprengt, das ganze Jahr hindurch im schönsten Schmucke ihrer halbtropischen Pflanzen prangen. Die Häuser sind zwar gleichfalls nur aus Holz, aber so solide ausgeführt, so vorzüglich angestrichen und verkleidet, dass sie völlig den Eindruck massiver Steinbauten machen, und die Fassaden insbesondere sind, wenn auch vielfach allzu reich dekorirt und theatralisch überladen, doch durchweg überaus effektvoll. Lässt man den Blick, nachdem er auf diesem, auf schiefer Ebene aufgebauten Märchenwerk, auf diesen phantastischen Schlössern mit ihren Thürmen, Thürmchen und Erkern sattsam geruht, darüber hinaus auf die, von gewaltigen China- und Ostindienfahrern belebten Flächen der Bay und des Stillen Ozeans, sowie auf die seitwärts auftauchenden Felsenketten und dann wieder hinab auf das bunte Gewühl tief unten schweifen, so begreift man den unwiderstehlichen Reiz, den die in ihrer Art einzige Stadt auf jeden Fremden ausübt, der von Westen oder Osten kommend, sie zum ersten Mal betritt, ein Reiz, der noch erhöht wird durch ein Völkergemisch, wie es ähnlich in der ganzen Welt vielleicht nur noch in Singapore sich wiederfindet. „In San Francisco fängt man an zu begreifen, dass die Erde rund ist, und dass die Extreme sich berühren,“ sagt Freiherr von Hübner; hier treffen sich der äusserste Osten und der äusserste Westen, aber auch alle dazwischen liegenden Länder, Nationalitäten und Rassen sind mehr oder minder stark vertreten, und ihre Sendlinge vereinigen sich zu einer Gesammtheit, die einen wahren Mikrokosmos darstellt. Allein von Deutschen werden nahe an fünfzigtausend gezählt, und diese Kolonie hat vermöge ihrer Grösse und ihres Ansehens in den verschiedensten Zweigen des geschäftlichen und sozialen Lebens sich einen maassgebenden Einfluss zu erobern und zu wahren gewusst. Neben einer, über reiche Mittel gebietenden Unterstützungsgesellschaft für arme Einwanderer besitzt sie zwei ansehnliche Klubs und verschiedene andere Geselligkeitsvereine, ausgezeichnete Schulen, ein grossartiges Krankenhaus und ein eigenes Theater. Den Deutschen kommen an Zahl die Irländer am nächsten, die zwar in allen Berufsständen vertreten sind, sich jedoch hauptsächlich in den unteren Klassen, und zwar meist wenig vortheilhaft, bemerkbar machen. Frankreich liefert neben einigen respektablen Handlungshäusern zweiten Ranges und einem ausgezeichneten kleineren Restaurant — von Marchand, einem der besten Speisewirthe in den Vereinigten Staaten — wie überall in der Welt hauptsächlich Coiffeure und Modistinnen, während England durch eine Reihe grosser Kapitalisten und Oesterreich fast ausschliesslich durch Kaufleute aus Dalmatien vertreten ist. Die Mexikaner, die ehemaligen Herren des Landes, denen man die Spanische Abkunft an der dunklen Gesichtsfarbe, dem schwarzen Haar und den feurigen Augen sofort ansieht, sind noch nicht ganz verschwunden, und hier und da tauchen auch, wenngleich nur ganz vereinzelt, in charakteristischer fremdartiger Kleidung mit dunklem Wollenhemd und breitkrämpigem Schlapphut jene abenteuerlichen Gestalten auf, die direkt aus den Minen von Californien und Nevada oder von den Rinderheerden aus Arizona hergekommen zu sein scheinen. Hierzu kommen Indianische Mischlinge, Farbige in allen Schattirungen vom tiefsten Schwarz bis zum Elfenbeingelb oder milchweissen Opal, zahlreiche Japaner, vor allem aber, wenn auch der Menge nach hinter den Deutschen und Irländern rangirend, die Chinesen. Sie sind es, die der Stadt ein ganz besonders charakteristisches Gepräge verleihen, und in der That kann man nirgends in San Francisco ein Paar Schritte thun, ohne auf die schlitzäugigen, bezopften Söhne des himmlischen Reiches zu stossen. Sie sind in hohem Grade fleissig, emsig und genügsam; gewisse Beschäftigungen wie namentlich das Waschen und Bügeln haben sie nicht nur an der Westküste, sondern bis tief hinein in den Osten der Vereinigten Staaten fast ausschliesslich in ihre Hände zu bringen gewusst, und die „Chinese laundry“ — Chinesische Wäscherei — ist ein Schild, das man nicht nur in St. Louis und Chicago, sondern auch in Newyork noch häufig antrifft; ebenso anstellig, gewandt und brauchbar sind sie als Köche, Bäcker und Gärtner, wie als Erdarbeiter überhaupt, und die grossen Bahnbauten der verschiedenen Pacificlinien wären ohne ihren Zufluss in so kurzer Zeit zweifellos nicht zu Ende geführt worden. Infolge der lohnenden Beschäftigung, welche sie in all diesen Berufszweigen fanden, und die, bei ihrer Bedürfnisslosigkeit, es ihnen ermöglichte, in wenigen Jahren nach ihren Begriffen ein „Vermögen“ zu sammeln, hatte der Zuzug der Chinesen, der mit Entdeckung der Californischen Goldfelder begonnen, und von Anfang der sechziger bis Mitte der siebziger Jahre im Durchschnitt auf siebentausend Einwanderer jährlich allein für Californien gestiegen war, allmählich einen Umfang angenommen, der nachgerade den durch diese Konkurrenz bedrohten Weissen beängstigend erschien und eine immer heftiger werdende Reaktion und Agitation gegen die Mongolen wachrief. Man warf ihnen vor, dass sie für einen Lohn arbeiteten, bei dem zu bestehen einem weissen Arbeiter unmöglich sei, dass sie bei alledem von dem in Amerika verdienten Gelde so gut wie nichts dort zurückliessen, vielmehr nur darauf bedacht seien, mit ihren ängstlich zusammengehaltenen Ersparnissen, sobald sie genug gesammelt, wieder nach China zurückzukehren und dass sie auf diese Weise im Laufe der Zeit gegen zweihundert Millionen Dollar aus dem Lande geschafft hätten, während die weissen Einwanderer Geld mitbrächten und im Lande blieben; zudem seien sie unnatürlichen Lastern, dem Spiel und Opiumgenuss ergeben, und wie ihre Anwesenheit aus diesem Grunde demoralisirend wirke, sei dieselbe andererseits vermöge ihres dichten Zusammenlebens in engen unsauberen Gelassen gesundheitsgefährlich. Diese, zum Theil nicht unbegründeten, zum grossen Theil indess stark übertriebenen Angriffe hatten nach verschiedenen vergeblichen Anläufen schliesslich ein, auf zehn Jahre jede Einwanderung verbietendes Bundesgesetz zur Folge, welches seit dem August 1882 in Kraft ist und naturgemäss eine starke Abnahme des Mongolischen Elements bewirkt hat; trotzdem wird die Zahl der allein in San Francisco lebenden Chinesen noch immer auf vierzigtausend — worunter nur achthundert Frauen — geschätzt. Dieselben bewohnen ein eigenes Viertel, und das „Chinese Quarter“ gehört zu dem Interessantesten, was die an eigenartigen Erscheinungen so reiche Stadt dem Fremden bietet. Mitten in der besten Geschäftsgegend haben sie eine Reihe von Blocks der schönsten, belebtesten Strassen mit Beschlag belegt und in ein Stück Asien verwandelt, so dass man sich mit einem Schlage in eine fremde Welt, nach Honkong oder Peking versetzt glaubt, sobald man die „Chinatown“ betritt. Die Häuser sind von oben bis unten mit bunten Schildern und Ankündigungen in rothen und goldenen Chinesischen Schriftzeichen völlig überdeckt, bunte Papierlaternen in allen Grössen und den wunderlichsten Formen hängen von den Dächern und Balkonen herab, und auf den Strassen wimmelt es von bezopften Menschenkindern, die in ihren weiten dunkeln Beinkleidern, ihren unschönen Kitteln, die bekannte, knopfgezirte schwarze Kappe oder einen breiten Filzhut auf dem Kopf, die weissbestrümpften Füsse in grosse Filzpantoffeln gesteckt, gruppenweise beisammen stehen oder an den Häusern entlang schreiten. Unter Führung eines kundigen Detektiv besuchte ich das Chinesenviertel zur Abendzeit, wo das Gewühl auf den Strassen am stärksten, das ganze Leben und Treiben in und vor den Häusern am charakteristischten ist. Alle Läden und Werkstätten, letztere gleichfalls durchweg im Erdgeschoss nach vorn heraus belegen, waren hell erleuchtet; überall herrschte eine emsige Thätigkeit, die, wie ich

mich später überzeugte, auch die ganze Nacht nicht ruht, denn in demselben Raum arbeiten innerhalb vierundzwanzig Stunden hintereinander schichtweise mehrere Parteien. Mit lebhaftem Interesse schaute ich den Hantirungen der verschiedenen Kaufleute und Handwerker zu; aus nächster Nähe beobachteten wir die Juweliere, die zahlreichen Schneider und die noch stärker vertretenen Schuster bei ihrer Arbeit, und als wirkliche Sehenswürdigkeit erschienen mir die Barbierläden, in denen der Chinese ohne Wasser und Seife, bloss mit kleinen Messerchen nicht nur auf dem Kopf und an den Stellen, wo der Bart wächst, sondern auch über den Augen, in der Nase, in den Ohren, kurz überall da, wo sich nur das kleinste Härchen zeigt, erbarmungslos so lange bearbeitet wird, bis Gesicht und Schädel spiegelblank erglänzen. Die Schinderei, bei der dem Europäischen Zuschauer angst und bange wird, dauert nahezu eine Stunde, während deren das arme Opfer, zwar geschlossenen Auges, im übrigen aber, ohne eine Miene zu verziehen, dasitzt und alles über sich ergehen lässt.

Am interessantesten ist es, einen Gang durch die Wohnräume im Innern der Häuser zu machen; das Amerikanische Haus ist den Chinesen, bei ihrer Sparsamkeit und ihrem geringen Bedürfniss nach Luft und Licht, viel zu platzraubend, und so ist jedes Zimmer durch Bretter und Verschläge der Höhe nach in zwei, der Länge nach in drei oder noch mehr kleinere Abtheilungen zerlegt, und in jedem dieser Löcher sind, übereinander, wie im Zwischendeck der Schiffe, an den Wänden so und so viel Schlafstellen angebracht. Andere kastenartige Behälter, in denen knapp für einen Erwachsenen Raum ist, befinden sich unter den Treppen, und im Hofraum sind, wie Schwalbennester in allen Stockwerken, Zellen an die Mauer gekleckst, die nur auf Leitern zu erreichen sind: kurz, ein derartiges Haus ist zu einem förmlichen Dachsbau gemacht, in dem es unmöglich ist, sich ohne kundigen Führer zurecht zu finden. Am Ende eines solchen Labyrinths von Gängen, Durchlässen und Kämmerchen betraten wir eine jener Höhlen, in welchen die Opiumraucher in allen Stadien ihres Genusses: rauchend, allmählich einschlummernd und träumend auf dem Boden oder auf niedriger Pritsche die Nächte hindurch umherliegen. Der Anblick war jedoch so unerfreulich, die Luft in dem engen Raume so verpestet, dass wir alsbald den Rückzug antraten und, zur Erholung und Auffrischung, uns in das in nächster Nähe belegene Chinesische Restaurant begaben, um in dem für das bessere Publikum reservirten oberen Geschoss, einem hohen, lichten, mit schönem Porzellan, Bronze- und anderen Kunstgegenständen geschmackvoll ausgestatteten Raume, inmitten eines ausschliesslich Chinesischen Publikums, einen recht guten Thee zu trinken und dazu Ingwer und andere eingemachte Früchte an den bekannten dünnen Stäbchen zu verspeisen. Nachdem wir in das „Josshouse“, den Göttertempel, einen Blick geworfen und den verschiedenen buntbemalten, inmitten kostbarer bronzener Weihgefässe, seidengestickter Banner und grosser Porzellanvasen aufgebauten Götzen unsere Reverenz gemacht hatten, gingen wir noch in das Theater. Durch den Zuschauerraum, der von einer nach vielen Hunderten zählenden Menge bis auf den letzten Platz besetzt war, nahm unser Detektiv den Weg direkt auf die Bühne, wo auf der Seite, dicht neben den agirenden Künstlern Stühle für uns hingesetzt wurden. Der eigentliche Inhalt des Schauspiels, das bereits um fünf Uhr Nachmittags begonnen hatte und bis gegen Mitternacht dauern sollte, blieb mir trotz der eindrucksvollen Gesten sowie der mitunter geradezu qualvollen Gliederverrenkungen der Schauspieler höchst unklar; es schien jedoch eine Haupt- und Staatsaktion zu sein, denn es traten eine Menge Grosswürdenträger in kostbaren, goldstarrenden Gewändern auf deren jedesmaliges Erscheinen von der gleichfalls auf der Bühne, an der Hinterwand, postirten Musik mit einem Höllenlärm von Pauken, Becken, Tamtams und Chinesischen Metallfideln begrüsst wurde.

Den Schluss unserer nächtlichen Wanderung bildete ein Besuch in der urgemüthlichen Deutschen Bierkneipe. An dem Tisch, an welchem wir Platz nahmen, sass ein bebrillter Landsmann, der eifrig das „Berliner Montagsblatt“ studirte: ein Anblick, der mich so anheimelte, dass ich mich nothwendig in ein Gespräch mit ihm einlassen musste. Es war ein wohlunterrichteter, liebenswürdiger Herr, mit dem ich bis tief in den Morgen hinein plauderte, während mein Detektiv erst Bier und dann Grog, ein Glas nach dem andern, auf Staatskosten hinuntergoss. Der Fremde stellte sich schliesslich als Herr Meyer aus Nakel bei Bromberg vor, und ich drückte ihm beim Abschied meine Freude darüber aus, seine Bekanntschaft gemacht zu haben, wenngleich ich bei mir dachte, dass ich, um jemand aus Nakel kennen zu lernen, nicht den Weg über das Weltmeer und quer durch Nordamerika bis zum Stillen Ozean hätte zu machen brauchen.

Für den ersten Tag in San Francisco hatte ich genug geleistet; da es zudem fast eine Woche her war, seitdem ich — in Manitou — zum letzten Male in einem Gasthause genächtigt hatte, warf ich mich, als ich zu einer Stunde, die mir nicht mehr deutlich erinnerlich ist, endlich zu Haus angelangt war, mit einem begreiflichen Wonnegefühl aufs Lager und schlief im Handumdrehen wie ein Dachs, um am andern Morgen erst zu erwachen, als die Sonne bereits hoch am Himmel stand.

Es war das schönste Sonntagswetter; in einem nahe belegenen Deutschen Kaffeehause, dessen Wirth, ein biederer Leipziger, das schönste Sächsisch so unverfälscht sprach, als wäre er eben erst direkt von den Ufern der Pleisse eingetroffen, nahm ich mein Frühstück ein, und dann ging's mit der Pferdebahn nach dem Golden Gate Park, einer erst im Laufe der letzten Jahre mit ungeheuren Kosten aus dem Dünensande hervorgezauberten Anlage, die ein Areal von mehr als tausend Acre bedeckt, mit breiten Fahr- und schattigen Fusswegen versehen ist und die schönsten Pflanzen, theils im Freien, theils in einem grossartigen Gewächshause enthält. Auf dem herrlichen Rasen lagerte eine unabsehbare Menge und auf den zahlreichen Spielplätzen tummelten sich Hunderte von Kindern, unter ihnen einige junge Chinesen, die im festtäglichen Putz ihrer reichgestickten seidenen Röcklein und mit ihren banddurchflochtenen Zöpfchen so nett und zierlich aussahen, dass ich am liebsten einen davon als Spielzeug für meine Kleinen mitgenommen hätte.

Zu Tisch fand ich mich um vier Uhr pünktlich bei meinem Freunde in dessen, weit draussen vor der Stadt am Broadway auf einer Anhöhe oberhalb der Bay entzückend belegenen Villa ein, um mit ihm, seiner anmuthigen Gattin und zwei niedlichen Töchterchen im Alter von neun und zehn Jahren ein Paar reizende Stunden am häuslichen Heerd zu verleben. Dr. B. und seine Frau sind durch die mannigfachsten Beziehungen mit Ost und West verbunden; eine nahe Angehörige ist in Dresden an einen höheren Offizier verheirathet, ein Bruder des Hausherrn fungirt auf den Sandwichsinseln als Amerikanischer Konsul, hierzu kommen zahlreiche Verwandte in allen Theilen der Union, und alle zwei bis drei Jahre macht das Ehepaar die „drüben“ übliche grosse Tour, die sie durch die Vereinigten Staaten bis Newyork und von da über den Ozean nach England, Frankreich, Deutschland, nach der Schweiz und nach Italien führt. Ueberall, in London und Paris, wie in Florenz und Rom, kaufen sie ein, was sie nur schönes und kunstvolles finden können, um ihr Heim damit zu zieren, und so ist das Haus mit den Schätzen des Orients und Occidents auf's kostbarste geschmückt, während Garten und Gewächshäuser die seltensten Pflanzen aufweisen, die Dr. B. aus allen Theilen der Welt, u. a. auch aus einer der grossen Gärtnereien in Erfurt bezieht.

Unter anregendem Gespräch verging uns das Mahl; die Töchterchen sagten Deutsche Gedichte auf, die sie von ihrer Erzieherin, einer jungen Dame aus Heidelberg, gelernt hatten, und nach Tisch fuhren wir auf einer Schmalspurbahn nach dem Cliff House, einem der berühmtesten Ausflugspunkte

in den Vereinigten Staaten, einer Sehenswürdigkeit, die für San Francisco dieselbe Bedeutung hat, wie nur etwa der Central Park für Newyork oder das Kapitol für Washington. Unmittelbar am Stillen Ozean, und zwar am Point Lobos, der Südspitze des goldnen Thors belegen, hat das Haus an sich ausser einem guten Restaurant nichts bemerkenswerthes aufzuweisen; sowie man jedoch aus dem Saal hinaus auf die Veranda tritt, bietet sich eine Aussicht von überwältigender Grossartigkeit. Dicht unter uns tobt die Brandung gegen die natürliche Terrasse, auf der sich das Haus erhebt, rechts liegt das goldene Thor, die malerische Einfahrt der Bay und darüber hinaus nordwärts die felsige Kette der Küstenberge, links dehnt sich in weitem Bogen der gelbe Strand mit seinen kahlen, sandigen Dünen und vor uns das endlose Meer mit den felsigen Farralone Islands im Hintergrunde. Was aber dem Bilde einen ganz besonderen, überraschenden Reiz verleiht, ist der in nächster Nähe aus dem Meer aufsteigende „Seal Rock", ein aus drei Klippen bestehender Felsen, auf dem hunderte von „seals" oder Seehunden in friedlicher Eintracht mit zahllosen schwarzen Kormorans oder Wasserraben ein behagliches Dasein führen. In den sonderbarsten, lächerlichsten Verrenkungen und Drehungen klettern die unförmlichen, plumpen Gesellen unter heiserem, krächzenden Gebrüll mit ihren Schwimmfüssen mühsam den steilen, platten Fels hinauf, bis sie ein passendes Plätzchen gefunden haben, auf dem sie dann, das verkörperte Bild der Faulheit, ihre Siesta halten, um sobald sie genug geruht, wieder felsabwärts in die Wellen zu rutschen und zu rollen: eins der seltsamsten, eigenartigsten Schauspiele, das man sich denken kann. Die Robben auf dem Seals Rock müssen kraft einer staatlichen Verordnung geschont werden; sie würden indess auch ohnedies unter allgemeinem Schutze stehen, denn sie erfreuen sich der grössten Beliebtheit. Die Stammgäste des Cliff House kennen die ansehnlichsten Exemplare unter ihnen gewissermaassen persönlich und haben sie mit Namen belegt; der Hauptschreier unter ihnen, ein feister Bursche, der sich von niemand seinen Platz streitig machen lässt, führt, nach dem bekannten General und Kongressmitglied, den Spitznamen „Ben Butler".

Den Abend verbrachte ich wieder in dem gastlichen Hause am Broadway und um Mitternacht sagte ich meinen Freunden, mit dem herzlichsten Dank für die liebenswürdige Aufnahme, bewegt Lebewohl.

Der nächste Tag war der Besichtigung der bemerkenswertheren öffentlichen Gebäude, wie des Stadthauses und der Münze, vor allem aber einem nochmaligen Studium des immer von neuem reizvollen Strassenlebens gewidmet. Noch ein Mal rollte ich die California street hinauf und hinab; mit der bei meinem ersten Besuch gewonnenen Ortskunde wandelte ich, in Ruhe und Gemächlichkeit, noch ein Mal durch das Chinesenviertel hindurch und weiter bis zur Montgomery street, dem Hauptquartier der Juweliere, um zu guterletzt noch dem berühmten „Diamantenpalast" von Andrews, einem Magazin von märchenhafter Pracht des Inhalts und der Ausstattung, einen Besuch abzustatten.

Vor Thoresschluss versah ich mich für den bescheidenen Betrag von 15 D. 50 Cts. = 66 *M.* mit Schlafwagenbillet bis Chicago und um 8 Uhr Abends nahm ich, voll der herrlichsten Eindrücke, von der reizvollsten und originellsten Stadt, die ich auf meiner Wanderung gesehen, Abschied, um wieder gen Osten zurück zu pilgern.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4131 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona, die Belgische Staatsbahn und die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn, sowie der Schweizerischen Centralbahn, betreffend zusammenstellbare Fahrscheinhefte (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 4140 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, sowie an die Rumänische Staatsbahn, betreffend das Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 10. d. Mts.).

Nr. 4159 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, die Belgische Staatsbahn, die Schweizerische Nordostbahn, die Schweizerische Centralbahn, die Dänischen, Schwedischen und Norwegischen Staatsbahnen, sowie die K. und K. Bosnabahn, betreffend zusammenstellbare Fahrscheinhefte (abgesandt am 9. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Einflussnahme der neuen Handelsverträge auf die Eisenbahnen und deren Verstaatlichung.

Die Oesterreichischen Eisenbahnen stehen vor einer neuen Aera des Aufschwunges, da die neuen Handelsverträge mit Deutschland, Italien, Schweiz und Belgien den Aussenhandel günstig beeinflussen werden und man erwartet, dass nicht allein der Getreidehandel und die Weberei, sondern auch die Bergwerksindustrie, der Holzhandel und der Weinhandel reichen Nutzen aus den neuen Vereinbarungen ziehen werden. Da andererseits auch eine Reihe von Artikeln, welche für die Einfuhr bestimmt sind, besondere Begünstigungen erfahren haben sollen, so ergibt sich, dass die Gestaltung des Eisenbahnverkehrs in der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie im nächsten Jahre aller Wahrscheinlichkeit nach eine sehr befriedigende sein wird und dass an die Leistungen der Verkehrsanstalten wesentlich grössere Anforderungen gestellt werden dürften. Es ist ein Akt der Klugheit, wenn die Oesterreichischen Eisenbahnen bestrebt sind, ihr rollendes Material thunlichst zu vermehren; die Staatsbahnen sowohl als die Privatgesellschaften haben in der letzten Zeit grössere Anschaffungen an Lokomotiven und Lastenwaggons vorgenommen und dürften weitere Bestellungen in Bälde erfolgen. Es ist unschwer vorauszusehen, dass nach der Publikation dieser Abmachungen sich ein sehr reger Güteraustausch zwischen Deutschland, Italien und Oesterreich vollziehen wird, um vor dem Inslebentreten der neuen Zölle jene Waaren, welche mit einem höheren Zollsatze belegt werden dürften, ein- bezw. auszuführen. Die Geschäftsstockung, welche gegenwärtig herrscht, wird, wie man hofft, mit einem Schlage beseitigt werden und man sieht für die Oesterreichischen Bahnen von jetzt ab stark steigende Einnahmen voraus. Beide Regierungen gehen daher von der Ansicht aus, dass es durchaus unzeitgemäss wäre, Verkehrsfragen von einiger Tragweite einer prinzipiellen Entscheidung zuzuführen, bevor die Handelsverträge in Wirksamkeit sind und sich die Regierung ein Urtheil über die Rückwirkung derselben auf die Richtung und Dichtigkeit des Handelsverkehres bilden kann. Dann wird die Gestaltung der thatsächlichen Verhältnisse die Möglichkeit gewähren, den kommerziellen Werth dieser oder jener Eisenbahnlinien festzustellen, die Nothwendigkeit einer Ermässigung des Tarifniveaus zu ermessen oder das derzeitige zu behaupten, eventuell mit der Gewährung von ausnahmsweisen Begünstigungen innezuhalten. Es müssen somit die Folgen, welche die Handelsverträge für den Verkehr mit sich bringen, abgewartet werden, ehe eine auf die Fortführung einer weit ausgreifenden Verkehrspolitik gerichtete Aktion in Aussicht genommen werden kann.

Das Budget des Oesterreichischen Handelsministeriums.

Die täglich erwartete Vorlage der Handelsverträge hielt sowohl den Budgetausschuss als das Plenum des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses in hochgradiger Spannung. Dieselbe äusserte sich bei der Berathung der zahlreichen Ressorts des Handelsministeriums: Post, Telegraphen, Fernsprecher, Post-Sparkassen, Aichung, Gewerbe, insbesondere aber beim Etat der Eisenbahnen, wo seitens der zum Worte gelangten Abgeordneten sich eine Fluth von Wünschen, Beschwerden und Interpellationen ergoss, deren Beantwortung seitens des Handelsministers v. Bacquehem, des Sektionschef v. Wittek und des Präsidenten Frhrn. v. Czedik in kurzem Auszug nachstehend folgen, wobei wir die Punkte übergehen, welche schon früher amtlich klar gestellt worden waren.

Die Entwickelung des Lokalbahnwesens.

Der Handelsminister wies darauf hin, dass im Ausbaue von Lokalbahnen keineswegs ein vollständiger Stillstand eingetreten sei, wenn auch in den letzten Jahren aus mehrfachen Rücksichten ein etwas langsamerer Fortschritt zu verzeichnen ist. Für die Thätigkeit im Lokalbahnwesen seien durchaus

nicht allein die im Staatsvoranschlage enthaltenen Ziffern maassgebend, da ja zahlreiche Bahnlinien ohne Inanspruchnahme von Staatsmitteln zustande gekommen. In dieser Richtung liegen dem Reichsrathe dermalen zwei Gesetzentwürfe vor, welche sich auf die Herstellung der Lokalbahnlinien Wodnian-Prachatitz und Strakonitz-Winterberg unter finanzieller Bürgschaftsleistung des Staates beziehen. Diese Gesetzesvorlage wurde bereits vom Abgeordnetenhause einstimmig angenommen.

Das Land Steiermark erbaut kleinere Linien ganz ohne Inanspruchnahme von Staatsunterstützungen, und selbst bei jenen Linien, bezüglich welcher eine Staatshilfe angestrebt wird, werde hierfür eine solche Form in Aussicht genommen, welche die Mitwirkung des Staates wesentlich erleichtert. Was die Anfrage wegen des Ausbaues der Staatsbahnlinie Schrambach-Kernhof anlangt, so werde der in Aussicht genommene Vollendungstermin (Mitte des Jahres 1893) ohne Schwierigkeit eingehalten werden können.

Die projektirte Lokalbahn Grulich-Hochstein sei in das Trassirungsprogramm der Regierung für das Jahr 1892 aufgenommen worden. Im Jahre 1891 sei der für Trassirungszwecke verfügbare Kredit vornehmlich zur Aufstellung des Linienplanes für die Wiener Stadtbahn, sowie zur Durchführung der Feldarbeiten für die Linie Bischoflack-Divacca verwendet worden; für Investitionen auf den Eisenbahnen in der Bukowina würden alljährlich steigende Beträge verwendet.

Schliesslich bemerkt Sektionschef v. Wittek, dass das Projekt der Vintschgauer Bahn sich derzeit in der technischen Prüfung befinde und diese Frage sowohl vom Verkehrsstandpunkte als in technischer Hinsicht dem lebhaften Interesse des Handelsministeriums begegne.

Die staatliche Unterstützung des Baues von Lokalbahnen und das Garantiesystem.

Zur Befürwortung der beiden vorerwähnten Böhmerwaldbahnen bemerkte der Handelsminister folgendes: Zum zweiten Male gelangt in der Form staatlicher Subvention beim Baue von Lokalbahnen der Grundsatz zur Anwendung, dass für Verzinsung und Tilgung des bevorrechteten Theiles des Anlagekapitals die staatliche Bürgschaft in Anspruch genommen wird. Durch Anwendung dieses Grundsatzes kann dem Lokalbahnwesen eine wirksame Förderung zu theil werden; es müssen jedoch sorgfältige Erhebungen über die technische Unterlage und namentlich über die Kostenziffern in jedem einzelnen Falle vorangehen. Der Unterschied gegen das frühere System liegt in der verstärkten Einflussnahme der staatlichen Aufsicht auf die technischen und finanziellen Grundlagen und in der Prüfung der Rentabilität. Während man sich bekanntlich in letzterer Beziehung bei dem früheren System nicht viel Gedanken machte, gehen jetzt in dieser Richtung genaue Erhebungen voraus. Ein weiterer Unterschied gegen das frühere System liegt in dem Umfange, in welchem die Staatsmittel in Anspruch genommen werden. Früher wurden in solchen Fällen Privatgesellschaften errichtet, welche mit Staatsmitteln gebahrt haben, und im ungünstigen Falle wurde der Staatsschatz mit Millionen belastet, während jetzt der Staat den Betrieb übernimmt und es sich äusserstenfalls nur um mässige Fehlbeträge handeln kann. Es dürfte daher das Garantiesystem in der gegenwärtigen Gestalt bezüglich der Lokalbahnen wohl nicht jenen Bedenken begegnen, welche mit Recht gegen das frühere System geltend gemacht wurden. Allerdings muss eine zu weitgehende Verallgemeinerung dieses Prinzipes vermieden und unter den Projekten, die sich nach sachlichen Rücksichten für die Verwendung desselben eignen würden, eine sorgfältige Auswahl getroffen werden. Die Entschliessungen der Regierung werden aber erleichtert, wenn die Interessenten, also die Gemeinden, Bezirke, Industriellen, Grossgrundbesitzer, ihr lebendiges Interesse an dem Zustandekommen der Bahn durch eine ihrer wirthschaftlichen Kraft entsprechende Opferwilligkeit an den Tag legen. In diesen Leistungen der Interessenten, in einer rührigen, auf die Organisation des Unternehmens gerichteten Thätigkeit kommt die Erkenntniss von der Nothwendigkeit und Dringlichkeit eines Lokalbahnbaues in einer viel nachhaltigeren und auch den staatlichen Behörden gegenüber wirksameren Weise zum Ausdrucke, als in der einfachen, wenn auch noch so oft wiederholten Kundgebung von Wünschen, denen weder Arbeitsfreudigkeit noch Opferwilligkeit zur Seite steht. Das Handelsministerium unterlässt auch nicht, die Interessenten in jedem Falle darauf aufmerksam zu machen und denselben mit einer vielleicht über die Grenzen strenger Berufspflicht hinausgehenden Weise mit Rath zur Seite zu stehen. Dann allerdings kann das Handelsministerium nicht Rath schaffen, wenn — wie es auch einmal vorgekommen ist — der Wunsch zweier Orte, durch eine Lokalbahn mit einander verbunden zu werden, lediglich mit dem Hinweise darauf unterstützt werden wollte, dass die betreffenden Gemeindevertretungen, und zwar einstimmig, den Beschluss gefasst hätten, dass die Lokalbahn auf Staatskosten herzustellen und von einer Beitragsleistung der Interessenten abzusehen sei.

Die finanziellen Ergebnisse des Staatsbahn-Gütertarifes und die Beschwerden der Mühlenindustrie.

In betreff der Tariffrage bemerkt Sektionschef v. Wittek, dass hohe Tarife an und für sich nicht immer richtige Tarife seien; sie seien auch nicht immer finanziell günstige, und es fehle nicht an Beispielen, dass niedrige Tarife eine finanziell sehr günstige Wirkung haben. Bei der Tarifikation handle es sich vor allem darum, den richtigen Tarif zu finden. Dies sei in der Theorie sehr einfach, in der Praxis aber viel schwerer. Die einzelnen Artikel stehen untereinander in gewissen Beziehungen. Wenn man nun auch den richtigen Tarif für einen gewissen Artikel findet, so könne es doch geschehen, dass der eine oder der andere Artikel, der sich in derselben Klassifikation befindet — und man muss gewisse Gruppen machen — dabei zu schwer oder zu leicht getroffen wird. Nach Maassgabe der Erfahrung könne aber eine unbeabsichtigte Erleichterung für gewisse Artikel später korrigirt werden.

Die finanziellen Ergebnisse seien ihrerseits auch mit Vorsicht aufzunehmen, sie beruhen heute eigentlich durchwegs auf provisorischen Ziffern. Es fehle noch die definitive Abrechnung, es sei daher nach der Erfahrung das Bild heute ein ungünstiges. Bei den definitiven Ziffern ergeben sich oft ganz namhafte Aufbesserungen. Der Tarif allein mache nicht das finanzielle Ergebniss. Es wirke eine Reihe von Faktoren mit, unter denen der Tarif eine zwar wichtige, aber durchaus nicht allein entscheidende Rolle spiele. Diese Faktoren sind die kommerziellen und geschäftlichen Konjunkturen und namentlich die Höhe der Ausgaben. Was die Konjunkturen betreffe, so sei allgemein bekannt, dass die diesjährigen Eisenbahnergebnisse durch die Konjunkturen des Getreideexports sehr ungünstig beeinflusst sind. Es sei aus diesem Grunde bei den Staatsbahnen ein Ausfall im Verkehre von mehr als 100 000 t in den vier Monaten Juli bis Oktober des laufenden Jahres zu verzeichnen. Bei der Annahme, dass jede Tonne etwa 8 fl. zahle, komme man auf den Betrag von 800 000 fl. Dieser Betrag sei ungefähr dasjenige, was sich in den heurigen Ergebnissen als Ausfall gegen das Vorjahr darstelle, welcher Ausfall jedoch ganz wesentlich hinter jenen Schätzungen zurückgeblieben sei, die bei der Einführung der neuen ermässigten Gütertarife von Fachmännern aufgestellt wurden.

Das Handelsministerium habe die Reform der Tarife nicht unbenutzt gelassen in der Richtung, damit durch einen ganz neuen Aufbau des Tarifes den Beschwerden der Mühlenindustrie thunlichst Abhilfe geschaffen werde. Die Beschwerden der Mühlenindustrie seien ja seit langer Zeit Gegenstand der Aufmerksamkeit des Handelsministeriums. Redner legt eingehend dar, dass der von einem Theile der Mühleninteressenten gewünschte Kilometertarif sich gerade für die Böhmische Mühlenindustrie ungleich ungünstiger darstellen würde, als die Sätze des neuen Spezialtarifes der Staatsbahnen. Die Vorsorge, welche für die Bedürfnisse der Mühlenindustrie im neuen Gütertarife getroffen wurde, sei übrigens von den Interessenten gewürdigt worden, indem die versammelten Vertreter der Böhmischen und Mährischen Mühlenindustrie dem Handelsminister telegraphisch den Dank für die durch den neuen Tarif geschaffene Fürsorge ausgesprochen haben. Es sei übrigens nicht richtig, dass durch den gegenwärtigen Tarif eine ziffermässig viel kleinere Begünstigung bezüglich des Mehltransportes eingetreten sei, als jene, welche für die Mühlenindustrie bisher bestanden habe. Die Ermässigung des Getreidebezuges könne immer nur als eine lokale Vorsorge für diejenigen Mühlen aufgefasst werden, die durch ihre geographische Lage einer solchen Erleichterung besonders bedürftig seien, und es sei keineswegs beabsichtigt, eine allgemeine Herabsetzung des Getreidetarifes einzuführen. Eine solche würde für die Staatsbahnen den Ausfall von einer Million Gulden jährlich zur Folge haben. Eine allgemeine Deklassifikation des Getreides würde aber auch die allgemein feststehende und vereinbarte Güterklassifikation durchbrechen, wonach Getreide und Mehl in derselben Tarifklasse stehen. Durch Erleichterungen des Getreidebezuges könne selbstverständlich nur einer Gruppe der Mühlenindustrie ein Vortheil erwachsen, während anderen Gruppen, welche nahe den Getreide-Produktionsländern gelegen sind und ihre Produkte auf weitere Entfernungen verfrachten, durch andere Vorsorgen geholfen werden müsse. Es gibt eben keine alleinseligmachende Formel im Tarifwesen. Deshalb solle auch die Fürsorge für die Galizischen und Niederösterreichischen Mühlen nicht ausser Acht gelassen werden, welche dieselben von dem Handelsministerium mit dem gleichen Rechte beanspruchen können, wie die Böhmische und Mährische Mühlenindustrie. Bei der kleinen Lohnmüllerei stelle sich eine Fürsorge ganz besonders schwierig dar; denn diesen kleinen Mühlen könne mit Eisenbahntarifen überhaupt nicht geholfen werden, weil sie die Eisenbahn nur

in einem sehr eingeschränkten Maasse für den Getreidebezug benutzen.

Sonstige Eisenbahnfragen.

Von den Antworten der Regierungsvertreter auf die überaus zahlreichen gestellten sonstigen Fragen und Anträge heben wir folgende hervor:

a) Bezüglich der bei den Privatbahnen bestehenden Lebensmittelmagazine seien Erhebungen eingeleitet worden. Für die bei den Staatsbahnen bestehenden Lebensmittelmagazine sind auf Grund der Vorschläge der Generaldirektion bereits neue Normen erlassen worden; in diesen Normen ist der Kreis der Waaren auf die Gegenstände des täglichen Bedarfes und das Bezugsrecht auf einen engen Kreis von Personen quantitativ durch Festsetzung von Maximalquantitäten und geographisch durch Beschränkung auf die in bestimmten Rayons befindlichen Eisenbahnangehörigen beschränkt. Die Markenausgabe wurde abgeschafft und eine scharfe Kontrole eingeführt bezüglich der Benutzung dieser Konsumvereine durch Personen, welche dem Eisenbahnwesen fernstehen.

b) Die Einnahmen aus dem Gepäckverkehre sind infolge der Aufhebung des Freigewichtes zwar nicht in dem erwarteten Maasse gestiegen, jedoch ist eine absolute Verminderung dieser Einnahmen nicht eingetreten.

c) Bezüglich der Nordbahn und Südbahn haben förmliche Verstaatlichungsverhandlungen nicht stattgefunden. Allerdings seien Studien in der Richtung eingeleitet worden, ob es nicht möglich wäre, eine für beide Theile annehmbare Formel zu finden, um diese Bahnen noch vor Eintritt des konzessionsmässigen Einlösungstermines in das staatliche Betriebsnetz einzubeziehen. Bezüglich der Südbahn haben vertrauliche Besprechungen mit maassgebenden Persönlichkeiten der Verwaltung stattgefunden, über welche gegen die Intentionen der Betheiligten Mittheilungen in die Oeffentlichkeit gelangten, die jedoch auf Authenticität keinen Anspruch erheben können. Thatsächlich sei ein bestimmtes Angebot seitens der Regierung der Verwaltung nicht gemacht worden.

d) Hinsichtlich der Zuckertarife sei eine Ermässigung bereits eingetreten; da dieselbe jedoch für die geographisch ungünstig gelegenen Produktionsorte sich als nicht ausreichend erwiesen habe, so seien gegenwärtig neuerliche Verhandlungen wegen weiterer Herabsetzung dieser Tarife eingeleitet worden.

e) Die bisherigen finanziellen Ergebnisse des auf der Nordwestbahn eingeführten neuen Personentarifes (Zonentarif mit etwas höheren Einheitstaxen als bei den Staatsbahnen) befriedigen nicht und sind am ungünstigsten bei der Südnorddeutschen Verbindungsbahn. Die Verwaltung dürfte um Erstreckung der für 1. Juni 1892 in Aussicht genommenen Reduktion der Personentaxen auf das Niveau des Kreuzerzonentarifes vorstellig werden, um noch weitere Erfahrungen mit dem jetzigen Tarife zu sammeln.

Betriebseinnahmen im Oktober d. J.

In jenem Monate wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 10 014 075 Personen und 10 137 011 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 29 589 306 fl. erzielt, das ist für 1 km 1 087 fl. — Im gleichen Monat 1890 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 8 115 837 Personen und 9 288 600 t Güter, 30 187 940 fl. oder für 1 km 1 137 fl., daher resultirt für den Monat Oktober 1891 eine Abnahme der kilometrischen Einnahme um 4,4 %. — Die auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen in den ersten 10 Monaten 1891 erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 250 591 791 fl., im gleichen Zeitraum des Vorjahres auf 249 958 655 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetzes für die eben genannte Zeitperiode des laufenden Jahres 26 882 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für 1 km für die Betriebsperiode Januar-Oktober 1891 auf 9 322 fl. gegen 9 528 fl. im Vorjahre, d. i. um 206 fl. ungünstiger oder auf das Jahr berechnet für 1891 auf 11 434 fl., gegen 11 186 fl. im Vorjahre, d. i. um 248 fl., mithin um 2,2 % ungünstiger.

Stand der Eisenbahnbauten im Oktober d. J.

Von der mit Ende September d. J. ausgewiesenen Zahl von 269,3 Eisenbahn-Baukm sind im Monat Oktober d. J. die Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg mit Abzweigung von Bierbaum nach Neudau (38,8 km), dann die Lokalbahn Zauchtl-Bautsch (39,2 km) und die Lokalbahn Zauchtl-Fulnek (9,8 km) der Kaiser Ferdinands-Nordbahn dem Verkehre übergeben worden. Es standen somit mit Schluss des Monats Oktober d. J. 181,5 km Eisenbahnen in Bauausführung. Darunter konnten die Lokalbahn Steyr (Pergern)-Bad Hall der Steyrthalbahn, dann die Lokalbahn Cilli-Wöllan der Steiermärkischen Landesbahnen, sowie das zweite Geleise in der Strecke Königsberg-Maria Kulm-Tirschnitz der Buschtehrader Bahn, weiter das zweite Geleise in der Strecke Wilfleinsdorf-Bruck an der Leitha der Linie Wien-Bruck an der Leitha der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft als nahezu vollendet betrachtet werden. Namhafte Baufortschritte waren zu verzeichnen bei der Lokalbahn Budweis-Salnau der Oesterreichischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft, bei den Lokalbahnen Troppau-Benisch und Krasna-Roznau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Die Zahl der durchschnittlich für den Tag und das Kilometer beim Eisenbahnbau beschäftigten Arbeiter hat sich infolge der Vollendung des Baues einiger Linien von 8 993 auf 5 308 vermindert.

Eröffnung neuer Bahnlinien.

1. Die 41,83 km lange Lokalbahn Almás-Füzitö-Esztergom (Gran) wurde mit den für den gesammten Verkehr eingerichteten Stationen: Neszmély, Süttö, Lábatlan, Nyerges-Ujfalú, Tokod, Kenyérmezö PH und Esztergom (Gran) am 29. November d. J. eröffnet. Die neue Linie, welche längs des südlichen Donauufers sich hinzieht, schliesst in Füzitö an die Linie Budapest-Bruck der Ungarischen Staatsbahnen und wird von der Direktion der letzteren verwaltet. Dieselbe hat dagegen in Esztergom keinen Anschluss an die nördlich von der Donau sich hinziehende Linie von Budapest zur Ungarischen Grenze gegen Wien mit der Esztergom gegenüberliegenden Station Esztergom-Nána.

2. Die 43,66 km lange Theilstrecke Sepsi Szt. György-Kezdi-Vásárhely der Brasso (Kronstadt)-Haromszeker Localbahn wurde mit den für den Gesammtverkehr eingerichteten Stationen Réty-Eresztevény, Nagy-Borosnyó, Barátos, Kovászna, der für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichteten Haltestelle Zabola-Páva und den Stationen Imecsfalva und Kézdivásárhely am 30. November d. J. eröffnet. Auch diese Lokalbahn wird von der Direktion der Ungarischen Staatsbahnen verwaltet.*)

3. Die 2,8 km lange normalspurige Linie Banjaluka-Banjaluka-Stadt der K. und K. Militärbahn Banjaluka-Doberlin wurde am 1. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben und gelangt hierbei die Station Banjaluka-Stadt für den Gesammtverkehr zur Eröffnung.

4. Am 2. d. Mts. wurde die 16 km lange Strecke Pergern-Bad Hall der Steyrthalbahn mit den Stationen und Haltestellen Pergern, Sierninghofen, Sierning, Oberwallern PH, Steinersdorf PH, Waldneukirchen-Adlwang, St. Blasien PH, Kammerhub PH und Bad Hall dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Endlich sind die Eingangs dieses Berichtes erwähnten neuen Zollverträge in der Abendsitzung des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses vom 7. d. Mts. veröffentlicht worden. Dieselben bildeten aber schon die ganze Woche vorher den Impuls für die Thätigkeit der Spekulation und führten eine überaus freundliche Stimmung herbei. Handelte es sich doch um die wirthschaftliche Wohlfahrt von nahezu 160 Millionen Menschen, deren internationaler Handelsaustausch auf Jahre hinaus seine Stetigkeit bewahren soll. Selbstverständlich waren die grossen Exportbahnen der Gegenstand des allgemeinen Interesses, welche mit erhöhten Kursen aus dem Markt genommen wurden und somit ihre bei der letzten Panik erlittene Einbusse nicht nur einbrachten, sondern bei einigen Effekten sogar überholten. So stiegen Kaiser Ferdinands-Nordbahn (≥770), Galizische Carl Ludwigbahn (204,75), Nordwestbahn (201,75), Elbethalbahn (219,50), Staatsbahn (279) und Südbahn (84). Böhmische Bahnen waren wieder mehr gesucht als angeboten.

Aus Frankreich.

Bahnhofs-Buchhandel.

Im Jahre 1896 laufen die meisten der Verträge, welche die Buchhandlung Hachette mit den grossen Eisenbahngesellschaften bezüglich des Buchhandels auf den Bahnhöfen für 9 Jahre geschlossen hatte, ab; diesen Umstand nimmt die Presse zum Anlass, die Eisenbahngesellschaften aufzufordern, für diesen Buchhandel nicht mehr ein Monopol gegen geringes Entgelt zu bewilligen, sondern ihn unabhängigen Buchhändlern unter ihrer Aufsicht zu übertragen.

Die Heizung der Personenwagen.

Auf Grund des in Nr. 69 S. 670 d. Ztg. mitgetheilten Rundschreibens des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom

*) Die 27,89 km lange Strecke Zernest-Brassó (Kronstadt) derselben Lokalbahn, welche in Brassó an die Hauptbahnlinie Budapest-Predeal anschliesst, ist am 1. Oktober d. J. eröffnet worden, die 32,22 km lange anschliessende Strecke von Brassó nach Sepsi Szent György mit den Zwischenstationen bezw. Haltestellen Szt. Hermány PH, Prászmár, Kökös PH, Uzon, Kilyén PH und Verladestelle ist demnächst zu eröffnen.

Die Redaktion.

24. Juli d. J. haben die Eisenbahngesellschaften die nöthigen Anordnungen getroffen, um die Heizung der Personenwagen in allen Fällen durchzuführen.

Die Ostbahn hat auf mehreren Punkten ihres Netzes neue Heizeinrichtungen schaffen und dazu besondere Beamte in Dienst nehmen müssen. Für die Wagenverdecke hat man feststehende Oefen mit langsamer Verbrennung, die nur einmal täglich gefüllt werden, angenommen; anstatt der Schlüssel verwendet man Vierkante, mit denen die Bedienstesten versehen werden, damit nicht etwa aus Unvorsichtigkeit oder aus anderem Grunde ein Brand entstehen kann.

Die Nordbahn heizt alle ihre Wagen durch gewöhnliche Wärmflaschen oder mittelst Kohlenblende; die Heizeinrichtungen sind während dieses Sommers getroffen worden, und spätestens Anfangs Dezember sollen alle Wagen damit versehen sein.

Die Westbahn wird auch auf ihrem Vorortnetz während der drei kältesten Monate alle Abtheile mit wenigstens einer Wärmflasche ausstatten.

Das Syndikat der Gürtelbahn endlich hat Anordnungen getroffen, dass vom 1. Dezember ab die regelmässige Heizung beginnen kann; die neuen Heizeinrichtungen befinden sich auf Bahnhof Courcelles.

Die Fahrgeschwindigkeit der Pariser Dampfstrassenbahnen.

Während die ernsten Unfälle auf den alten Strassenbahnnetzen von Paris selten sind, ist dies auf der Linie Paris-Saint Germain, wo sich die Unfälle in beunruhigender Weise erneuern, nicht der Fall. Der Oberingenieur des Seinedepartements Hétier hat daraus Veranlassung genommen, dem Polizeipräfekten durch ein Schreiben vom 13. Juni d. J. den Erlass einer Verordnung zu empfehlen, welche die Ermässigung der Fahrgeschwindigkeit auf der Saint Germain-Linie bestimmt. Infolgedessen hat der Polizeipräfekt durch Erlass vom 5. September d. J. angeordnet, dass die Fahrgeschwindigkeit der Dampfstrassenbahnen innerhalb der Mauern auf 16 km, ausserhalb der Mauern auf 20 km in der Stunde ermässigt werde, und dass diese Strassenbahnen bei der Kreuzung öffentlicher Wege nur mit der Schnelligkeit eines im Schritt gehenden Menschen fahren dürfen.

Die Pariser Stadtbahn.

Der Oberingenieur des Seinedepartements, M. Hétier, hat an den Generalrath des Departements über die Pariser Stadtbahn einen Bericht erstattet, der manche Ergänzungen unserer früheren Mittheilungen enthält. Der Bericht schliesst sich an einen von demselben M. Hétier im Dezember 1887 dem Minister der öffentlichen Arbeiten vorgelegten Bericht an, worin der Berichterstatter den Bau einer Pariser Stadtbahn als ein ebenso nothwendiges als trotz der ungeheuren Kosten lohnendes Unternehmen darlegte, aber zu dem Schlusse kam, dass es sich empfehle, zunächst ein erstes, auf die wesentlichen Linien beschränktes Netz zu konzessioniren und dieses nach Maassgabe der zu Tage tretenden Bedürfnisse zu erweitern, und dass es zur Erzielung guter Ergebnisse nothwendig sei, dieses erste Netz durch eine innere Ringlinie zu bilden, welche die mittleren Stadtviertel bedient und mit allen in Paris endigenden Eisenbahnlinien durch Zweigbahnen verbunden wird.

Die Gesellschaft der Eiffelwerke legte den Vorentwurf einer Centralstadtbahn vor. Nach diesem Entwurfe geht die Richtungslinie vom Madeleine-Boulevard aus, durchschneidet die Duphotstrasse, steigt die grossen Boulevards bis zum Platz der Republik hinauf und folgt dem Voltaire-Boulevard, um darauf den Richard Lenoir-Boulevard zu benutzen; an diesem Punkte geht die bis dorthin unterirdisch gebaute Linie auf Steinbogen über, überschreitet den Bastilleplatz, erhält Anschluss an die Vincenneslinie und darauf an den Lyonner Bahnhof, übersetzt schräg die Seine, erhält auf dem Walhubertplatz Anschluss an den Orleansbahnhof, übersetzt zum zweiten Mal den Fluss, steigt auf dem Henri IV.-Kai wieder unter die Oberfläche herab, folgt dem Cölestiner- und dem Stadthauskai, überschreitet den gleichnamigen Platz, benutzt die Viktoria-Avenue und die Rivolistrasse, schneidet den Tuileriengarten sowie den Eintrachtsplatz und erreicht unter der Königsstrasse und dem Madeleineplatz ihren Ausgangspunkt. Von dieser Ringlinie zweigt auf dem Eintrachtsplatz eine am Anfang des Konferenzkai endigende Sackbahn ab. Die Länge der Hauptlinie beträgt 11,225 km, die grösste Steigung 20,7 mm und der kleinste Krümmungshalbmesser 175 m; an der ganzen Strecke sind 21 Stationen vorgesehen, deren Entfernung von einander zwischen 255 und 920 m beträgt. Die Anlagekosten sind auf 79 Millionen Francs veranschlagt, abgesehen von 1 Million Beihülfe seitens der Paris-Lyon Mittelmeerbahn und 2 Millionen Beitrag der Orleansbahn. Als Staats-Aufsichtsingenieur für die Vorarbeiten der Stadtbahn gab M. Hétier über den Entwurf der Gesellschaft der Eiffelwerke am 19. Mai 1890 sein Gutachten dahin ab, dass er unter gewissen Vorbehalten angenommen werden könne. Durch Entscheidung vom 30. Juni 1890 ordnete alsdann der Minister der öffentlichen Arbeiten die Untersuchung über die Gemeinnützigkeit des Unternehmens an.

Am 22. Juli 1889 übersandte der Minister dem Berichterstatter M. Hétier einen von der Nordbahn vorgelegten Entwurf bezüglich der Verlängerung ihrer Linien in Paris bis zu den Markthallen einerseits und bis zur Oper und dem Kapuziner-Boulevard andererseits. Diese Markthallenlinie nimmt ihren Ausgang unter der Ankunftshalle und dem Gepäckraum des Nordbahnhofes, kreuzt den Roubaixplatz, folgt dem Denain- und dem Magenta-Boulevard, kreuzt den Platz der Treue, folgt dem Strassburger und dem Sebastopoler Boulevard sowie der Turbigostrasse und endigt nach Kreuzung der Rambuteaustrasse in den Central-Markthallen. Sie wird vollständig unterirdisch hergestellt, hat eine Länge von 2,590 km, eine stärkste Steigung von 20 mm und einen kleinsten Krümmungshalbmesser von 150 m; einschliesslich der Endbahnhöfe sind 9 Stationen vorgesehen, die zwischen 270 und 390 m von einander entfernt liegen. Die zweite Linie zweigt von der genannten am Denain-Boulevard ab, folgt der Lafayettestrasse bis zum Haussmann-Boulevard und erreicht unter der Halévystrasse sowie dem Opernplatz den Kapuziner-Boulevard. Sie wird gleichfalls vollständig unterirdisch hergestellt, hat eine Länge von 2,11 km, stärkste Steigungen von 20 mm und einen kleinsten Krümmungshalbmesser von 150 m; es sind 5 Stationen vorgesehen, die zwischen 440 und 570 m von einander entfernt sind. Die Anlagekosten der beiden Nordbahnlinien sind von der Gesellschaft auf 22 Millionen veranschlagt. In einem Bericht vom 6. Dezember 1889 setzte M. Hétier auseinander, dass die von der Nordbahn geplanten Linien in dem Stadtbahnnetz Linien von bedeutendem Interesse darstellen und dass deren Ausführung wünschenswerth sei. Dieselbe müsse aber an wichtigen Punkten, wie an dem Ostbahnhof, dem grossen Pariser Westbahnhof Anschluss erhalten. Auch kommt es darauf an, dass die Verlängerungen so hergestellt werden, dass sie von ziemlich langen Zügen befahren werden können. Demzufolge stellte M. Hétier für die endgültigen Entwürfe das Verlangen, 1. dass der Ostbahnhof bedient wird, 2. dass eine Verbindung zwischen den Westbahnlinien und der Opernhauslinie hergestellt werde, und 3. dass die Bahnsteige der Stationen eine Länge von wenigstens 100 m erhalten. Der Minister genehmigte dann, dass die Untersuchung der Gemeinnützigkeit des Nordbahnentwurfs mit der bezüglich des Eiffel'schen Entwurfes vereinigt werde. Die Untersuchung fand vom 15. Juli bis zum 20. August 1890 statt und der Untersuchungsausschuss erstattete unter gewissen Vorbehalten ein günstiges Gutachten sowohl bezüglich der Eiffelschen Central-Stadtbahn als bezüglich der Nordbahnverlängerung (vgl. Nr. 87 des Jahrg. 1890 d. Ztg.). Endlich genehmigte der Gemeinderath von Paris in seiner Sitzung vom 25. Juli 1891 die Verlängerungen der Nordbahn, verlangte für die Eiffel'sche Stadtbahn aber eine andere Richtungslinie (vgl. Nr. 62 S. 610 d. Ztg.). Der neue Entwurf ist gegenwärtig in Vorbereitung.

Die Ruhegehaltskasse der Ostbahn.

Nachdem die am 30. April d. J. abgehaltene Hauptversammlung der Ostbahn die für die Ruhe-Gehaltskasse vom 1. Oktober 1879 beantragte Satzungsänderung genehmigt hatte, wurden die neuen, am 1. Oktober d. J. in Kraft getretenen Satzungen auf Vorschlag des Direktors Barabant in der Verwaltungsraths-Sitzung vom 20. August d. J. festgestellt.

Der neuen Kasse gehören von Amtswegen an: 1. die am 1. Oktober d. J. im Dienst befindlichen Mitglieder der Kasse von 1879, 2. alle nach dem 1. Oktober d. J. anzustellenden Beamten, 3. deren Wittwen und Waisen. In die neue Kasse werden nur auf besonderes, vor dem 30. November d. J. zu stellendes Gesuch aufgenommen: 1. die am 1. Oktober d. J. in Dienst befindlichen Theilnehmer der Kasse von 1862, 2. diejenigen vor dem 1. Oktober d. J. angestellten Ingenieure und Beamten der Brücken- und Wegebau-, sowie der Bergbauverwaltung, die der Kasse von 1879 nicht angehören, 3. deren Wittwen und Waisen. Durch die neuen Satzungen werden die Ruhegehälter in vielen Fällen bedeutend erhöht; gleichwohl bleibt auch ferner der Beitrag der Bediensteten (3 % ihrer Bezüge) unverändert, während sich der Beitrag der Gesellschaft von 8 auf 12 % der Gehälter der Kassenmitglieder erhöht.

Der Haushalt des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten für 1892.

Die Regierung hatte in den Haushalt von 1892 für öffentliche Arbeiten 197 125 000 Frcs., und zwar 86 478 000 Frcs. an ordentlichen und 110 647 000 Frcs. an ausserordentlichen Ausgaben eingestellt. Der Haushaltsausschuss hat diese Summe auf 218 201 574 Frcs. erhöht und davon 85 495 224 Frcs. für ordentliche und 132 706 350 Frcs. für ausserordentliche Ausgaben vorgesehen; indessen hat diese Erhöhung lediglich darin ihren Grund, dass die den Eisenbahngesellschaften auf Grund der Zinsengewähr zu leistenden Vorschüsse in Höhe von 35 Millionen, die bisher anderweitig verrechnet wurden, auf den Haushalt des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten übertragen worden sind. Demnach haben die Vorschläge der Regierung noch bedeutende Abstriche erfahren.

Geldbewilligung für die Eisenbahnbauten des Jahres 1892.

In dem von dem Abgeordneten Baïhaut erstatteten Berichte des Haushaltsausschusses wird die Regierung aufgefordert, die schwere Last, die dem Staate aus der den Eisenbahnunternehmungen bewilligten Zinsbürgschaft erwachse, zu erleichtern; im besonderen spricht der Ausschuss den Wunsch aus, 1. dass die Regierung mit der Paris-Lyon Mittelmeergesellschaft wegen Aufhebung der besonderen Rechnung für die Mont Cenislinie bezüglich der Zinsengewähr unterhandle, 2. dass sie die Unterhandlungen mit den grossen Gesellschaften wegen möglichst baldiger Schliessung der Theilbetriebsrechnungen kräftig fortsetze, 3. dass sie, solange die Theilbetriebsrechnung bei gewissen Gesellschaften geöffnet bleibt, die durch den Minister der öffentlichen Arbeiten am 24. Februar 1888 den Verträgen von 1883 gegebene Auslegung aufrecht erhalte, 4. dass sie unverzüglich eine Betriebseinrichtung ausfindig mache, die durch Ersparnisse den Betrag der Zinszuschüsse und der Theilbetriebsrechnungen ermässige, 5. dass sie die mit den Französischen Nebenbahngesellschaften sowie mit den Algerischen Gesellschaften geschlossenen Verträge nach Möglichkeit umarbeite, um die Lasten der einer endgültigen Beihilfe gleichkommenden Zinsengewähr zu erleichtern, und 6. dass sie die Prüfung und Genehmigung der von den Gesellschaften vorgelegten Jahresrechnungen besonders durch Vermehrung der Finanzinspektoren dem Jahresschlusse nähere. Die von den sechs grossen Gesellschaften im Jahre 1892 für Neubauten zu leistenden Ausgaben sind vom Ausschuss auf 116 500 000 Frcs. gegen 629 212 000 Frcs. in 1891 festgesetzt worden.

Bezüglich der von der Regierung zu den Vorarbeiten und zur Ausführung neuer Bahnen während des Jahres 1892 geforderten Summe bemerkt der Bericht, dass vom 1. Januar 1884 bis Ende 1890 im ganzen 1 202 200 000 Frcs. bewilligt, aber nur 903 500 000 Frcs. oder 75 des Bewilligten verbraucht seien. Demnach würden sich die von der Regierung für 1892 geforderten 160 auf 120 Millionen ermässigen; aber auch dieser Betrag sei noch zu hoch, denn 1889 seien kaum mehr als 107, 1890 noch nicht 105 Millionen verwendet. Um daher den Betrag der Bewilligung und Verwendung möglichst einander zu nähern, um aber andererseits der Regierung einen gewissen Spielraum zu lassen, ist von dem Ausschuss der Betrag für die Neubauten, die in 1892 von den Eisenbahngesellschaften oder vom Staate mit Hilfe der ihm von den Gesellschaften vorzustreckenden Gelder auszuführen sind, auf 120 Millionen festgesetzt, doch dürfen von dieser Summe nur 93 800 0 0 Frcs. rückzahlbare Vorschüsse sein.

Verschiedenes.

Preisaufgabe zum 50jährigen Gedenktage des Vereins für Eisenbahnkunde

Auf Wunsch des Vorstandes vorgenannten Vereins theilen wir nochmals die von demselben ausgeschriebene Preisaufgabe nachstehend zur Kenntniss mit:

„Da eine Geschichte des Preussischen Eisenbahnwesens in vollem Umfange ein zeitraubendes und schwieriges Werk ist und nur nach umfassenden Vorarbeiten fertiggestellt werden kann, so wird als Preisaufgabe eine Studie verlangt, welche einen Beitrag zu dieser Geschichte liefert.

Es kann sowohl die Entwickelung des gesammten Preussischen Eisenbahnwesens innerhalb eines bestimmten Zeitabschnittes, als auch die Entwickelungsgeschichte einer grösseren Preussischen Bahn oder eines wichtigen Preussischen Eisenbahnverbands, oder aber die Entwickelung bestimmter Zweige des Preussischen Eisenbahnwesens z. B. des Betriebes bezw. auch wichtiger Theile desselben, der Personentarife, der Gütertarife usw. gewählt werden. Es kommt dabei wesentlich darauf an, dass der betreffende Gegenstand eingehend behandelt und wissenschaftlich durchgeführt ist."

Die Bearbeitung muss in Deutscher Sprache abgefasst sein und bis zum 1. Mai 1892 an den Verein für Eisenbahnkunde, Berlin W., Wilhelmstr. 92/93, eingeliefert werden. Derselben ist ein versiegelter Briefumschlag, welcher in der Aufschrift das gewählte Kennwort und im Innern die Angabe von Namen und Wohnort des Verfassers enthält, beizugeben. Die eingegangenen Arbeiten werden von einem vom Vereine gewählten Ausschusse geprüft, welcher letzterer in einer Vereinssitzung, spätestens im Oktober 1892, darüber berichtet und sich gleichzeitig darüber äussert, ob und welchem der eingelieferten Bearbeitungen Preise zuzuerkennen sind. Zur Ertheilung von einem oder mehreren Preisen ist ein Betrag von 2 000 ℳ. ausgesetzt.

Die preisgekrönten Arbeiten werden Eigenthum des Vereins. Sofern jedoch der letztere von einer Veröffentlichung derselben auf seine Kosten Abstand nimmt, steht dieselbe dem Verfasser frei. Die nicht preisgekrönten Arbeiten werden den Verfassern an ihre durch den Vorsitzenden des Vereins aus den Briefumschlägen zu ermittelnde Adresse zurückgesandt, sofern dieselben bis zum 1. November 1892 nicht abgeholt worden sind.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Betriebseröffnung der Bahnstrecke Schmalkalden-Steinbach-Hallenberg. Am 15. Dezember d. J. wird die 10,63 km lange Theilstrecke Schmalkalden-Steinbach-Hallenberg der im Bau begriffenen normalspurigen Bahnlinie untergeordneter Bedeutung von Schmalkalden nach Zella-Mehlis dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Von den an dieser Theilstrecke belegenen Stationen ist der Haltepunkt Stillerthor für den Personenverkehr und der Bahnhof Steinbach-Hallenberg für den Personen-, Gepäck-, Güter-, Leichen-, Fahrzeug- und Viehverkehr sowie für die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen eingerichtet.

Die neue Bahnstrecke, welche in Schmalkalden an die Linie Schmalkalden-Wernshausen anschliesst, wird dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Erfurt unterstellt und der Bauinspektion zu Arnstadt zugetheilt.

Für diese Bahnlinie haben Gültigkeit: die Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878, das Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. Mai 1874, sowie die Tarife für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt.

Die Tarife und der Fahrplan sind besonders bekannt gegeben.

Erfurt, den 5. Dezember 1891. (2498)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Sächsisch-Ungarischer Verband. Am 15. Dezember d. J. tritt für die Beförderung von Schwefelkies zwischen Margitfalu und Hof (Sächs. St.-B.) ein Ausnahmefrachtsatz von 2,24 ℳ für 100 kg in Kraft, welcher bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen Anwendung findet.

Dresden, am 10. Dezember 1891. (2499)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn-Güterverkehr Köln (linksrheinisch)-Breslau. Am 15. Dezember 1891 tritt zum Staatsbahn-Gütertarif Köln (linksrh.)-Breslau der Nachtrag IX in Kraft, welcher neben Aenderungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger und Ergänzungen der Ausnahmetarife — der am 1. September 1891 eingeführte Ausnahmetarif für Getreide, Mühlenfabrikate und Kleie erscheint hier als neuer Ausnahmetarif 7 — Entfernungen für die in den Verkehr einbezogenen Stationen Herby und Neustädtel und die Haltestellen Crummendorf, Döringau, Giersdorf, Glambach, Lissau, Penskowo, Poppschütz, Prieborn und Witaszyce des Direktionsbezirks Breslau sowie für die Station Göttelborn und die Haltestellen Rüdesheim (Eifel), Lampaden und Neef des Direktionsbezirks Köln (linksrh.) enthält.

Die Entfernungen für Herby und Lissau treten erst mit dem Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Lublinitz-Herby in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen sowie unser Verkehrsbüreau. Abdrücke des Nachtrags sind bei den betreffenden Stationskassen zum Preise von 0,23 ℳ für das Stück käuflich zu haben.

Breslau, den 9. Dezember 1891. (2500)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn-Gütertarif Elberfeld-Breslau vom 1. Oktober 1890. Am 15. Dezember d. J. tritt zum Staatsbahn-Gütertarif Elberfeld-Breslau vom 1. Oktober 1890 der Nachtrag III in Kraft.

Derselbe enthält Ergänzungen der „Besonderen Tarifvorschriften", des „Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen" und „der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger". Ferner enthält derselbe Entfernungen für die neu aufgenommenen Abfertigungsstellen Crummendorf, Döringau, Giersdorf, Glambach, Herby, Lissau, Neustädtel, Niedobschütz, Penskowo, Poppschütz, Prieborn und Witaszyce des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau sowie Entfernungen für die neu aufgenommenen Abfertigungsstellen Kierspe, Meinerzhagen, Oberbrügge und Volme des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld, ausserdem aber auch Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife sowie Berichtigungen.

Die Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Abfertigungsstellen Herby und Lissau des Direktionsbezirks Breslau

und für die Abfertigungsstellen Kierspe, Meinerzhagen und Volme des Direktionsbezirks Elberfeld treten erst vom Tage der Betriebseröffnung dieser Abfertigungsstellen in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen sowie unser Verkehrsbüreau. Abdrücke der Nachträge sind bei den Stationskassen kostenfrei zu haben.

Breslau, den 9. Dezember 1891. (2501)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn-Güterverkehr Köln (rechtsrheinisch)-Breslau. Am 15. Dezember d. J. tritt zum Staatsbahntarif Köln (rechtsrh.)-Breslau vom 1. Juli d. J. der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen:

1. des Titelblattes,
2. der besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement,
3. der besonderen Tarifvorschriften,
4. des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen usw.,
5. der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger,
6. des Kilometerzeigers,
7. der Ausnahmetarife und
8. sonstige Berichtigungen.

Die Erweiterung des Kilometerzeigers ist veranlasst durch die Aufnahme mehrerer Abfertigungsstellen der Direktionsbezirke Köln (rechtsrh.) und Breslau in den Tarif.

Die Frachtsätze für die Abfertigungsstellen Herby und Lissau treten erst mit dem Tage der Betriebseröffnung der Strecke Lublinitz-Herby in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen sowie unser Verkehrsbüreau.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den Stationskassen das Stück für 0,22 ℳ käuflich zu haben. (2502)

Breslau, den 9. Dezember 1891.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin-Hanseatischer Verband. Am 15. Dezember d. J. treten für den Verkehr von den Stationen Jabel, Klein-Plasten, Möllenhagen und Passow i. Meckl. der Mecklenburgischen Südbahn nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen Ausnahmefrachtsätze für Pflastersteine und geschlagene Steine zum Strassenbau in Kraft. Ueber die Höhe derselben ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hierselbst, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, im Dezember 1891. (2503MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Direktionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Erfurt und Magdeburg einer- und der Altdamm-Colberger Eisenbahn andererseits. Am 1. Januar 1892 tritt für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der Direktionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Erfurt und Magdeburg einerseits und den Stationen der Altdamm-Colberger Eisenbahn andererseits ein neuer Tarif in Kraft. Durch diesen Tarif gelangt der am 1. Januar 1891 für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der Direktionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Erfurt und Magdeburg einerseits und Stationen der Altdamm-Colberger Eisenbahn andererseits herausgegebene Tarif nebst Nachtrag mit Ausnahme der Entfernungen und Frachtsätze für Gollnow und Gr.-Christinenberg zur Aufhebung. Letztere treten erst mit dem Tage des Ueberganges der Strecke Altdamm-Gollnow in die Staatseisenbahnverwaltung ausser Kraft.

Der neue Tarif hat eine wesentliche Erweiterung durch vermehrte Einbeziehung von Stationen der Preussischen Staatsbahnen erfahren.

Soweit sich Erhöhungen ergeben, gelten dieselben erst vom 1. Februar 1892 ab.

Druckabzüge des neuen Tarifs können durch Vermittelung der Güterkassen sowie des Auskunftsbüreaus, hierselbst Bahnhof Alexanderplatz, käuflich bezogen werden.

Berlin, den 9. Dezember 1891. (2504MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Zum Tarifheft III C (Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. und der Main-Neckarbahn einerseits und solchen der Vereinigten Schweizerbahnen andererseits) ist mit Gültigkeit vom 1. Januar 1892 der VI. Nachtrag erschienen, enthaltend die mit unserer Bekanntmachung vom 6. November l. J. bereits angekündigten neuen Frachtsätze für die Station Friedrichsfeld M. N. B.

Der Nachtrag kann von unserem Güter-Tarifbüreau unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 7. Dezember 1891. (2505)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau und Magdeburg. In dem oben bezeichneten Verkehre treten am 15. Dezember d. J. für die Stationen Crummendorf, Döringau, Giersdorf, Glambach, Neustädtel, Poppschütz und Prieborn des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau, sowie am Tage der Betriebseröffnung auf der neuen Bahnstrecke Lublinitz-Herby für die Stationen Herby und Lissau des vorbezeichneten Direktionsbezirks direkte Frachtsätze in Kraft. Ueber deren Höhe ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion hierselbst auf Wunsch Auskunft. (2506)

Magdeburg, den 8. Dezember 1891.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil III. Mit sofortiger Gültigkeit treten für die Beförderung von Kartoffeln in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg von mehreren Oesterreichischen Stationen nach Cüstriner Vorstadt und Ortrand direkte Ausnahmesätze in Kraft, deren Höhe bei den genannten Stationen sowie bei den betheiligten Endverwaltungen zu erfahren ist.

Breslau, den 8. Dezember 1891. (2507)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Einführung eines Frachtsatzes des Spezialtarifs III zwischen Irrenlohe und Schöningen. Am 15. Dezember d. J. tritt für die Beförderung von Gütern des Spezialtarifs III in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für den Wagen im Verkehr zwischen der Bayerischen Station Irrenlohe und der Station Schöningen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg ein Frachtsatz von 1,09 ℳ für 100 kg in Kraft.

Magdeburg, den 8. Dezember 1891. (2508)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Tarifheft 2 vom 1. Januar 1891. Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1891 an wird für die Beförderung von Schleifholz zwischen Waldsassen und Schwarzenberg der Frachtsatz von 0,39 ℳ für 100 kg (Ausnahmetarif 6) eingeführt.

Dresden, am 5. Dezember 1891. (2509)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Ostpreussische Südbahn-Gesellschaft. Für die Beförderung von Heringen in Wagenladungen von 10 000 kg von Station Memel des Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg über Grajewo nach den Stationen Strascheni, Kalarasch, Korneschti, Pirlitza, Ungeni der Russischen Südwestbahnen tritt vom 10. Dezember d. J. für die Strecke bis Grajewo ein Ausnahmetarifsatz von 71 ℳ für den Wagen mit 10 000 kg in Kraft.

Direktion. (2510 H&V)

Thüringisch-Bayerischer Güterverkehr. Der Ausnahmetarif 2 B für Stammholz wird mit Gültigkeit vom 15. Dezember d. J. ab auf den Verkehr zwischen Kirchseeon einer- und Uhlstädt andererseits, ferner zwischen Deisenhofen und Sauerlach einer- und Deuben bei Zeitz, Teuchern und Weissenfels andererseits ausgedehnt. Nähere Auskunft ertheilen die genannten Stationen.

Erfurt, den 5. Dezember 1891. (2511)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Lokal- und Wechsel-Verkehre der Preussischen Staatsbahnen. Berechnung von Nebengebühren bei Gestellung gewöhnlicher Wagen in Ermangelung von Vieh-Etagewagen.

Wenn in Ermangelung eines Wagens mit mehreren Böden zwei oder mehrere gewöhnliche Wagen gestellt werden, oder wenn auf Unterwegsstationen aus Betriebsrücksichten Umladungen aus einem Wagen in mehrere Wagen erforderlich werden, so kommen die nach den tarifarischen Vorschriften für den Wagen zu berechnenden Nebengebühren nur für einen Wagen zur Erhebung.

Erfurt, den 7. Dezember 1891. (2512)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der übrigen Königlichen Eisenbahndirektionen.

Mährisch-Schlesisch-Rumänischer Kohlenverkehr Mit 1. Januar 1892 gelangt der Nachtrag III zum Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Rumänischen Kohlenverkehr vom 1. Januar 1890 zur Einführung, welcher eine Aenderung des Titelblattes des Haupttarifes, nebst Nachträgen I und II, sowie geänderte Frachtsätze der Schnitttabelle, Abtheilung I enthält.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen bezw. Stationen gratis erhältlich.

Wien, am 3. Dezember 1891. (2513)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Fortsetzung der amtlichen Bekanntmachungen S. VI.

Nr. 23. Jahrgang 1891. **Berlin, am 12. Dezember 1891.**

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. Dezember Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A B	27	1 2	Kiste Kolli	Ofentheile —	143	1	Arnsberg	K. E.-D. Elberfeld	beklebt: Lünen-Arnsberg.
2	A E	574	1	Ballen	Holzwaaren —	17	2	Bingerbrück	Linksrh. Köln	
3	A H	344	1	„	Feilen —	6	3	Dirschau	K. E.-D. Bromberg	
4	A L	—	1	—	eis. Ausguss —	9,5	4	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	bekl.: Neuruppin-Paulinenaue.
5	A S	216	1	Ballen	? —	12	5	Paulinenaue	K. E.-D. Altona	
6	A S	3438	1	Korb	(Wein ?) —	35	6	Freising	Bayerische Stsb.	
7	A V	6157	1	Kollo	Rad —	—	7	Schönbrück	K. E.-D. Bromberg	
8	B	—	1	—	Ofenplatte —	4	8	Göttingen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
9	B	—	1	Kollo	2 Bilder —	3	9	Bremen	„	
10	B	6	1	Pack	leere Körbe —	20	10	„	„	
11	B	10	1	Bund	Latten u. Stangen —	12,5	11	Wittenberge	K. E.-D. Altona	ansch. Steinsetzer- oder Messgeräthe
12	B A E	—	1	—	Viehgitter —	—	12	Neudietendorf	K. E.-D. Erfurt	
13	B & C	13671	1	Sack	Graupen —	20,5	13	Meiningen	Werrabahn	*)
14	B F	689	1	Kiste	Limonade —	64	14	Düdelingen	Elsass-Lothring.	
15	B & J	9987	1	„	leere Flaschen —	30	15	Wilster	K. E.-D. Altona	
16	B M	1	1	Horde	Topfwaaren —	124	16	Pössneck	K. E.-D. Erfurt	
17	C & B	9233	1	Kiste	gefüllt —	53	17	Mannheim	Badische Stsb.	
18	C D	1848	1	Korb	Demijohn (Glasballon), leer	10	18	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
19	C E D	1064	1	Gebund	Gewichte —	4	19	Darmstadt	Main-Neckarbahn	
20	C F	35	1	Kiste	3 leere Cigarrenkisten u. Hobelspähne	12,5	20	Wusterhausen a. D.	K. E.-D. Altona	
21	D	8	1	Fass	leer —	32	21	München C. B.	Bayerische Stsb.	
22	D	214	1	„	leer —	10	22	Worms	Hessische Ludwigsb.	
23	$\frac{D}{S}$	2023	1	Barrel	? —	200	23	Lübeck Güterverwalt.	Lübeck-Büchener	am 16/11. aus Wagen 4596 Altona entl.
24	D S	—	1	Kollo	gusseis. Ofentheile —	7,5	24	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
25	E	47	1	Pack	Eisenw. —	4	25	Wittstock	K. E.-D. Altona	
26	E	—	2	lose	Ofenroste u. Heerdring	1,5	26	Herford	K. E.-D. Hannover	
27	E & B	1. 2	2	blecherne Korbkannen	leer —	10	27	Linden K.	„	beschr.: Linden K. ab Karlsruhe.
28	E G	100	1	—	Jahrmarktskiste —	75	28	Breslau	K. E.-D. Breslau	
29	E K	554	1	Weinfässchen	leer —	9	29	Darmstadt	Hessische Ludwigsb.	
30	E N	815	1	Fass	Oel —	199	30	Albbruck	Badische Stsb.	
31	F	29	1	Ballen	Hopfen —	37	31	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
32	F D C	8170	1	Kiste	Zündhölzer —	15	32	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
33	F R	III	1	Pack	2 Leinen —	1	33	Leutzsch	K. E.-D. Erfurt	
34	F S	3097	1	Kiste	gefüllt —	84	34	Appenweier	Badische Stsb.	
35	F S	140	1	Sack	alte Säcke —	27	35	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
36	G B	1	1	„	Reis —	99,5	36	Dresden-Neust. Leipz. Bhf.	Sächsische Stsb.	
37	G G	4346	1	Kiste	Korbwaare —	32	37	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
38	G H	2592	1	„	Weinbeeren —	15	38	Regensburg	Bayerische Stsb.	Köln G.-Frankfurt a/M. beschr.
39	G W	482	1	„	leer —	25	39	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
40	H	2	1	Pack	geräucherte Gänsebrüste	4	40	Berlin Eilgut	K. E.-D. Bromberg	
41	H	1	1	—	gusseis. Rädchen —	5	41	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
42	H A Z	4022	1	Sack	Zucker —	100	42	Elsterwerda	K. E.-D. Erfurt	
43	Æ	4220	1	Kiste	? —	20	43	Kiel	K. E.-D. Altona	beschr.: Kiel Ausfuhrgut.

*) Beschr.: „Meiningen“ ohne bahnamtl. Bezettelung.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
44	H G V	733/4	2	Kisten	Block-Chokolade —	62	44	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	b. Schuppenrevision, beschr. Bremen.
45	H J B	400	1	Kiste	leere Cigarettenk. —	31	45	Bremen	K. E.-D. Hannover	
46	H K	—	1	—	eis. Ofen —	94	46	Ettelbrück	Wilh.-Luxemburgb.	
47	H M	3808	1	—	Puppenwagen —	2	47	Mannheim	Badische Stsb.	Mannheim bezettelt.
48	H O J B B A B	225	1	Kiste	Südfrüchte —	28	48	Augsburg	Bayerische Stsb.	
49	HK	6200	1	„	leer —	40	49	Gostyn	K. E.-D. Breslau	
50	J B S	1860	1	Korb	Korbwaaren —	8	50	Basel	Badische Stsb.	Basel beschr.
51	J K	187	1	Kiste	hölzerne Kinderpistolen	31	51	Ulm	Württemberg. Stsb.	
52	J L	5039	1	„	leer —	7	52	Colmar	Elsass-Lothring.	
53	K	100	1	Pack	Pappen —	25	53	Breslau	K. E.-D. Breslau	
54	K	64	1	Kollo	Guss —	30	54	Devant les Ponts	Elsass-Lothring.	
55	K	7 8	2	—	Ofentheile 1 Thür 1 runde Platte	2	55	Hersfeld	K. E.-D. Frankf. a/M.	Fabrikzeichen R. F. 101—102 resp. 102—102½.
56	K B	—	1	Fass	leer —	30	56	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
57	K & Co.	3641	1	Kiste	leer —	37	57	„	„	b. Schuppenrevision.
58	K G	—	1	Kollo	2 alte Butterkübel —	8	58	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
59	L M	32	1	Packet	eine eis. Wanne mit versch. Inhalt (1 Briefwaage, 2 Thürenhalter, 1 Thürschliesser, 1 Packet Drahtstifte, 1 Paar Holzschuhe mit Lederbesatz)	6,5	59	Tübingen	Württemberg. Stsb.	
60	M F	5937	1	Kiste	Maschinentheile —	37	60	Stuttgart	„	
61	M M	346	1	„	? —	21	61	Leipzig Th.	K. E.-D. Erfurt	
62	M O	4327	1	„	leer —	18	62	Ludwigsthal	Bayerische Stsb.	
63	M R	14	1	—	Ofenrost —	8	63	Solingen Nord	K. E.-D. Elberfeld	
64	M S	1209	1	Kiste	? —	25	64	Frankfurt a/M.	Hessische Ludwigsb.	bez. Fürth-Hanau.
65	N B	338	1	„	? —	52	65	Wittenberge	K. E.-D. Altona	beschr. Colmar i. E.
66	N T N E N F U R H F	1	1	—	neue eichene Bahnschwelle	—	66	Pudewitz	K. E.-D. Bromberg	
67	O B	91	1	Fässchen	leer —	12	67	Niederolm	Hessische Ludwigsb.	
68	O B	—	1	—	eis. Ofenplatte mit Thüre	5	68	Glückstadt	K. E.-D. Altona	
69	O S	13392	1	Kiste	Kerzen —	35,5	69	Solingen Nord	K. E.-D. Elberfeld	
70	P	5974	1	„	Pfeffer —	6	70	Kempten	Bayerische Stsb.	
71	P B	1632	1	Packet	Papier —	56	71	Wiesloch	Badische Stsb.	Wiesloch beschr.
72	P S	1/2	2	Stück	Eisen —	11	72	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
73	S	—	1	Fass	Heringe —	150	73	Dirschau	K. E.-D. Bromberg	
74	S G	18180	1	„	Wein —	159	74	Annaberg	K. E.-D. Breslau	Kiste trägt Plomben von Bruchsal.
75	S R	2723	1	Kiste	? —	14,5	75	Bobitz	Meckl. Friedr. Frzb.	
76	St	2443	1	—	grüne Haut —	25	76	Augsburg	Bayerische Stsb.	
77	St W	16224	1	Kiste	Zündhölzer —	17	77	Aachen	Linksrh. Köln	
78	S Z	2161	1	Pack	Eisenw. —	4	78	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
79	T	21	1	Kiste	Rollladen-Gegenstände	30	79	Iserlohn	„	
80	T	36	1	Korb	Wurzeln —	43,5	80	Würzburg	Bayerische Stsb.	
81	T B	655	1	„	Obst —	33	81	M.-Gladbach	Linksrh. Köln	
82	Th W	2	1	Pack	leere Körbe —	5	82	Artern	K. E.-D. Erfurt	
83	T S	—	1	Korb	Aepfel —	40	83	Chemnitz Eilg.-Exped.	Sächsische Stsb.	
84	V H	41	1	Kollo	2 neue Körbe —	7	84	Königsberg	K. E.-D. Bromberg	
85	V T	648	1	Fass	Petroleum —	181	85	Oertzenhof	Meckl. Friedr. Frzb.	
86	W	2084	1	Erdölfass	leer —	32	86	Bretten	Württemberg. Stsb.	
87	W	837	1	Fässchen	Kappus —	32	87	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
88	~~W G~~	~~558~~	1	Fass	Petroleum —	175	88	Niedersaulheim	Hessische Ludwigsb.	
89	W E B	5. 12	2	Kisten	leer —	45,5	89	Linden K.	K. E.-D. Hannover	beschr. Hannover.
90	W H	42589	1	Kiste	Lederlack —	9	90	Kyritz	K. E.-D. Altona	
91	W K	13	1	„	? —	30	91	Devant les Ponts	Elsass-Lothring.	
92	W M	—	1	Sack	Wachholderbeeren —	65	92	Maldeuten	K. E.-D. Bromberg	
93	W S	345	1	Kiste	Vorlegeschlösser —	15	93	Dirschau	„	
94	Z	39	4	Häfen	eisern, leer —	14	94	Waiblingen	Württemberg. Stsb.	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					B. Güter m. Adr. bez.:					
95	S H Bendel	—	1	Bündel	Säcke —	34	95	Darmstadt	Hessische Ludwigsb.	
96	C. Bodensiek	—	1	Sack	Getreide —	101	96	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
97	Bousget	—	1	Kollo	Bücher —	28	97	Meersen	Grand Central Belge	b. Schuppenrevision.
98	W P Bromberg (eingebrannt)	—	2	Fässer	leer —	33	98	Königsberg	K. E.-D. Bromberg	
99	Bromberg	3085	1	Stück	Signalscheibe —	—	99	Bischdorf	„	
100	Claes	—	1	Schachtel	versch. Gegenst. —	7	100	Alken	Grand Central Belge	
101	Eschrich	—	1	Ballen	Kugeln —	80	101	Strassburg	Elsass-Lothring.	
102	W. Glatz	—	3	Kolli	2 Bratrohre 1 Rost	43	102	Glatz	K. E.-D. Breslau	
103	Herms Neumünster	—	1	Gebund	leer —	?	103	Neumünster	K. E.-D. Altona	
104	Hombeck	—	1	led. Sack	Budentücher —	17	104	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
105	Kahlbude	26430	1	—	eisern. Kranz von Blech mit Eisendrahtgeflecht	4,5	105	Kahlbude	K. E.-D. Bromberg	
106	Luylen	—	1	Packet	? —	0,5	106	Aerschot	Grand Central Belge	
107	Petees	—	1	„	? —	2,5	107	Louvain	„	
108	Schröder	—	1	Korb	leer —	18	108	Berlin H.	K. E.-D. Altona	
109	Seesen	7	1	Kollo	gusseis. Ofentheil —	5	109	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
110	Herrn Inspektor Stintmann Dangzin b. Muschin	—	1	Sack	Kleider, Betten —	54	110	Graudenz	K. E.-D. Bromberg	
111	M. Strauss Oberursel	—	1	„	Säcke —	—	111	Kitzingen	Bayerische Stsb.	
112	A. C. Wells & Cie.	—	1	—	Lampe —	—	112	Strassburg	Elsass-Lothring.	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
113	roth	1	1	—	Ofentheil —	1	113	Harzburg	K. E.-D. Magdeburg	
114	weiss	1	1	Pack	Rosten und Ringe —	14	114	Schönebeck	„	
115	„	11	2	—	Ofenkränze —	6,5	115	Leipzig M.	„	
116	gelb	11	1	Bund	Blechthüren —	5	116	Breslau	K. E.-D. Breslau	
117	—	16	1	Sack	Mehlsäcke —	22	117	Colmar	Elsass-Lothring.	
118	(Gepäck)	23	1	Kiste	leere Flaschen —	17	118	Wilster	K. E.-D. Altona	
119	—	43	1	—	Privatdecke —	—	119	Ham sur Heure	Grand Central Belge	
120	—	46	1	—	Kessel mit 9 Rosten	59	120	Ritschenhausen	Bayerische Stsb.	
121	(Gepäck)	63	1	brauner Holzkoffer	—	34	121	Hamburg Dammthor	K. E.-D. Altona	
122	(Gepäckschein)	312	1	Koffer	Kleider —	21	122	Köln	Linksrh. Köln	
123	(Gepäck)	488	1	„	Kleidung —	49	123	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
124	—	1711	1	Kiste	Bierflaschen (Reckau & Co.)	28	124	Darmstadt	Hessische Ludwigsb.	bez. (alt): Leipzig-Darmstadt.
125	—	2779	1	Fass	leer —	—	125	Breslau	K. E.-D. Breslau	bez. (alt): Leipzig-Darmstadt.
126	—	5033	1	Korbflasche	leer —	8	126	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
127	weiss —	—	2	—	eis. Rohr —	29	127	Helmstedt	K. E.-D. Magdeburg	
128	blauer Strich	—	5	Stück	Gusseisen —	93	128	Neisse	K. E.-D. Breslau	
129	×	49 oder 19	1	Sack	Zwiebeln —	60	129	Lissa	„	
130	B	5822	1	Kiste	leer —	14	130	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
131	5	3388	1	„	leer —	35	131	Frankfurt a/M.	Hessische Ludwigsb.	bez.: Frankfurt a/M.-Fürth.
132	✡	3	1	Rolle	Linoleum —	103	132	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
133	Q	3893	1	Kiste	Thee —	—	133	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
134	H	74006	1	Fass	leer, alt —	—	134	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
135	A. S.	8405	1	Kiste	leer —	2	135	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
136		—	1	Pack	leere Säcke —	15	136	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
137	—	—	1	Bund	Bandeisen —	58	137	Darmstadt	Hessische Ludwigsb.	
138	—	—	1	—	Blechdeckel —	2,5	138	Saargemünd	Elsass-Lothring.	
139	—	—	1	—	eich. Bohle, 5,25 m lang, 25 cm breit, 7 cm stark —	—	139	Cottbus	K. E.-D. Berlin	wahrscheinl. von einem beladenen Wagen gefallen.
140	—	—	1	—	eis. Brechstange —	5,5	140	Dresden-Neustadt, Elbkai	Sächsische Stsb.	
141	—	—	2	—	Bretter —	—	141	Tempelhof	K. E.-D. Erfurt	
142	—	—	2	—	Bronzegusstheile —	8,5	142	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
143	—	—	2	Butterkübel	— —	21	143	Breslau	„	
144	—	—	1	Pack	Kokosmatten —	43	144	Frankf. a/M. Staatsbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
145	—	—	1	„	leinene Decke mit Stricken	21	145	Göttingen	K. E.-D. Hannover	
146	—	—	1	Ring	Drahtseil —	40	146	Berlin P.	K. E.-D. Magdeburg	
147	—	—	1	Korb	125 Stück Einfassungsblätter aus Thon, 1 Paar Gummischuhe, 10 Aepfel und 3 Stck. Latten	74	147	Dt. Eylau	K. E.-D. Bromberg	
148	—	—	1	Stück	T-Eisen —	47	148	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
149	—	—	1	Bund	Eisen —	23	149	Diedenhofen	Elsass-Lothring.	
150	—	—	1	Ring	Eisendraht —	26	150	Mülheim a/Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
151	—	—	2	Ringe	Eisendraht —	58	151	„	„	
152	—	—	1	Eisenfass	leer —	107	152	Schlebusch	„	
153	—	—	1	Bund	6 Eisenrohre —	32	153	Altenbeken	K. E.-D. Hannover	
154	—	—	1	—	Eisenschiene —	17	154	Oppeln	K. E.-D. Breslau	auf der Strecke gef.
155	—	—	1	—	Eisenstab 10,25 cm ⌊ 7 cm	12,5	155	Noldau	„	auf der Strecke gef.
156	—	—	1	Korb	Eisenwaaren —	30	156	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
157	—	—	1	Sack	gerollte Erbsen —	48	157	Durlach	Badische Stsb.	
158	—	—	1	Fass	leer —	51	158	Louvain	Grand Central Belge	
159	—	—	1	—	Gardinenstange braun, 2,5 m lang —	—	159	Radebeul	Sächsische Stsb.	
160	—	—	1	—	Gasrohr —	10,5	160	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
161	—	—	1	—	messingener Hammer —	—	161	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Bromberg	
162	—	—	1	—	Hebeeisen —	16	162	Metz	Elsass-Lothring.	
163	—	—	1	Bund	Hohlglas —	7	163	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
164	—	—	3	—	Hohlmaasse —	—	164	Zabrze	K. E.-D. Breslau	
165	—	—	1	Pack	9 Hufeisen —	7,5	165	Laasphe	K. E.-D. Elberfeld	
166	—	—	1	Rolle	Kalbleder —	7,75	166	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
167	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	50	167	Leutzsch	„	
168	—	—	1	grün angestrichener Kasten mit Schloss	? —	30	168	Stavenhagen	Meckl. Friedr. Frzb.	gehört anscheinend Schnittern, auf dem Perron gef.
169	—	—	1	—	Kette —	12,5	169	Berlin H.	K. E.-D. Altona	
170	—	—	1	Kiepe	leer —	2,5	170	Uslar	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
171	—	—	1	Korb	eis. Klammern —	75	171	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
172	—	—	1	„	leer —	1	172	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	runder Früchtenarmkorb mit flachem Deckel.
173	—	—	5	Pack	à 5 leere Körbe —	35	173	Bodenbach	Sächsische Stsb.	
174	—	—	1	Kübel	leer —	2	174	Rheda	K. E.-D. Hannover	
175	—	—	1	Stück	Maschinentheil —	25	175	Schläfken	K. E.-D. Bromberg	
176	—	—	1	Pack	Maschinentheile —	1	176	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	
177	—	—	1	Sack	Mehl —	95	177	Beuthen O. S.	K. E.-D. Breslau	
178	—	—	1	—	Messingpfanne —	1	178	Murg	Badische Stsb.	
179	—	—	1	Sack	Obst —	36	179	Magdeburg C.	K. E.-D. Magdeburg	
180	—	—	1	„	Obst und Gemüse —	49	180	Basel	Badische Stsb.	versteigert.
181	—	—	1	Fass	Oel —	62	181	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
182	—	—	1	Oelfässchen	leer —	8	182	Frankfurt a/M.	Hessische Ludwigsb.	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
183	—	—	1	Bund	Ofenringe —	13	183	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
184	—	—	1	—	Ofenrost —	3	184	Glückstadt	K. E.-D. Altona	
185	—	—	1	—	Ofenthürchen —	1	185	Darmstadt	Main-Neckarbahn	
186	—	—	1	—	leere Petroleumkanne	—	186	Dahmsdorf-Müncheberg	K. E.-D. Bromberg	
187	—	—	1	—	Pflugbüchse —	1	187	Brieg	K. E.-D.Breslau	
188	—	—	1	—	Plan —	—	188	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
189	—	—	1	—	eis. Röhre —	7,5	189	Murg	Badische Stsb.	
190	—	—	1	Pack	Rundeisen —	3	190	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	
191	—	—	2	Ballen	leere Säcke —	24	191	Kempen	Linksrh. Köln	
192	—	—	1	Pack	Säcke —	33	192	Kreuzburg	K. E.-D. Breslau	
193	—	—	3	„	Säcke —	54	193	Breslau O. S.	„	
194	—	—	1	—	eis. Scheibe —	4	194	Stendal	K. E.-D. Magdeburg	
195	—	—	1	—	Schwungrad —	20	195	Bettemburg	Wilh.-Luxemburgb.	
196	—	—	1	Sack	1 altes schlechtes Taschentuch, 1 Gänsekeule, 1 Partie Kartoffeln	10	196	Neustettin	K. E.-D. Bromberg	
197	—	—	1	—	eis. Standbaum mit Kette	—	197	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Erfurt	
198	—	—	1	—	Tau, 10 m lang —	1	198	Altona	K. E.-D. Altona	Neuwied-Stuttgart bezettelt.
199	—	—	2	Bund	Theerschöpfer —	5	199	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
200	—	—	1	—	Thür von einem Bremshäuschen	—	200	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Erfurt	
201	—	—	2	—	leere Tragkörbe mit Bändern	6	201	Meissen	Sächsische Stsb.	
202	—	—	1	—	Trichter zum Fischfass	2	202	Güstrow	Meckl. Friedr. Frzb.	
203	—	—	2	—	kl. Vorsatzgitter für Etagewagen, roth angestr.	?	203	Hamburg-Sternschanze	K. E.-D. Altona	ausgel. am 30. Sept. d. J. aus Wagen 4717 Bsl.
204	—	—	1	Reisekorb	Wäsche etc. —	40	204	Grunewald	K. E.-D. Berlin	
205	—	—	1	Fass	Wein —	44	205	Kreuzburg	K. E.-D. Breslau	
206	—	—	1	—	Wringmaschine —	7	206	Kattowitz	„	

Nachtrag.

1	AK	II	1	Tonne	leer —	14	1	Wanne	Rechtsrh. Köln	
2	A	14	1	Kiste	leer —	—	2	„	„	
3	B H	835	1	„	Damenmäntel —	58	3	Emmerich	„	beschr.: Oldenzaal.
4	B	10040	1	Blechbüchse	Oel oder Lack —	4	4	Wesel	„	
5	B H	7965	1	Pack	Schiefertafeln —	5,5	5	Osnabrück	„	
6	D Z S	114	1	—	Decke —	—	6	Wanne	„	
7	G H	19	1	Korb	leer —	6	7	Appelhülsen	„	
8	G L	28	1	Koffer	Kleider —	44	8	Dortmund B. M.	„	
9	G R	—	1	Sack	Kokosnüsse —	54	9	Duisburg	„	
10	G V	3915	1	„	Erbsen —	—	10	Langendreer B. M.	„	beschr.: Langendreer.
11	H M A G	2/3	2	—	Eisenbleche —	36	11	Duisburg	„	
12	J G	—	1	Sack	Kartoffeln —	75	12	Dortmund B. M.	„	
13	J S	1162	1	Ballen	Baumwollwaaren —	27	13	Duisburg	„	
14	J D C	6	1	Lattenkiste	Papier —	37	14	„	„	beschr.: Wien.
15	J H	452	1	Kiste	Wassertopf —	11	15	Dortmund (Rh.)	„	
16	J L	—	1	—	Ofenrohr —	4	16	Köln-Deutz	„	
17	K L Math. Müller Leihanstalt Köln	1/4	4	Pack	leere Säcke —	78	17	Leer	„	
18	S	—	1	—	Feuertopf —	9	18	Steele B. M.	„	
19	W T	6192	1	Sack	Kartoffeln —	65	19	Essen B. M.	„	
20	W C	226	1	Pack	leere Säcke —	17	20	Düsseldorf	„	
21	85	3826	1	Ballen	Kaffee —	26	21	Langendreer B. M.	„	
22	—	5	1	Sack	Kartoffeln —	62	22	Hachenburg	„	
23	—	—	1	—	gusseis. Feuertopf, 1 Roster, 1 Thür, 4 Füsse, 1 Ring	10	23	Duisburg	„	
24	—	—	1	—	„ Deckel —	16,5	24	Schalke K. M.	„	
25	—	—	1	Stab	□ Eisen —	23	25	Essen B. M.	„	
26	—	—	6	lose	Gasröhren —	36	26	Aplerbeck	„	
27	—	—	1	Holzkoffer	leer —	—	27	Langendreer B. M.	„	
28	—	—	1	Pack	12 Kohlenschippen —	16	28	Gelsenkirchen	„	
29	—	—	2	„	4 Rohre —	—	29	Wanne	„	
30	—	—	1	Sack	Rüben —	16	30	Bismarck	„	
31	—	—	1	Stange	Rundstahl —	14	31	Düsseldorf	„	
32	—	—	1	Bund	5 Stahlringe —	25	32	Bochum B. M.	„	

Amtliche Bekanntmachungen.

(Fortsetzung.)

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Gr. Bad. Staatseisenbahnen. Zum „Betriebsreglement nebst Zusatzbestimmungen und Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und von Hunden in Begleitung von Reisenden auf den Grossh. Bad. Staatseisenbahnen und den unter Staatsverwaltung stehenden Badischen Privatbahnen“ ist mit Gültigkeit vom 1. Februar 1892 der Nachtrag II erschienen. Derselbe enthält: Aenderungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement, sowie Aenderungen und Ergänzungen des Tarifes. (2514)

Karlsruhe, den 7. Dezember 1891.

Generaldirektion.

4. Verdingungen.

Ausschreibung auf Lieferung von Weichen. Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von:

a) 392 Stück einfachen Weichen 1 : 9 und 1 : 10,
36 „ einfachen Kreuzungsweichen 1 : 9 und 1 : 10,
32 „ doppelten Kreuzungsweichen 1 : 9,
b) 488 Herzstücken 1 : 9 und 1 : 10,
185 Kreuzungsstücken 1 : 9 und 1 : 10,
c) 458 t Weichenzungenschienen,
91 „ Radlenkern,
d) 48 „ verschiedenen Unterlagsplatten.

Angebote, mit entsprechender Aufschrift versehen, sind bis spätestens zum Verdingungstermin am Montag, den 28. Dezember d. J., Vormittags 11 Uhr, versiegelt und postfrei an das unterzeichnete Büreau hier, Brüderstrasse 36, einzureichen. Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung

von 4 ℳ für die unter a
„ 2 „ „ „ „ b
„ 1 „ „ „ „ c und d

bezeichneten Gegenstände unfrankirt entnommen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 7. Dezember 1891. (2515)

Materialienbüreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Ausgeschrieben wird die Lieferung von **1900 t** Tender- und Wagenradreifen aus Flussstahl in gleichmässigen Raten und in den lichten Weiten von 846 mm bis 862 mm.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen sind von der Maschinen-Hauptverwaltung in Chemnitz gegen Einsendung einer Gebühr von 30 ₰ zu beziehen. Dieselben können aber auch im Büreau der Maschinen-Hauptverwaltung, sowie bei den Bezirks-Maschinenmeistereien Leipzig I und II und Dresden-Neustadt eingesehen werden.

Die Angebote, welche die Preise pro 100 kg frei Bahnhof Leipzig I und II, Chemnitz, Zwickau und Dresden-Neustadt I bei Versand in Doppelladungen zu 10000 kg zu enthalten haben, sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Radreifen“ bis zum 30. Dezember d. J., Vormittags 10 Uhr an die unterzeichnete Königliche Generaldirektion portofrei einzusenden und werden am nämlichen Tage Vorm. 11 Uhr in Gegenwart etwa erschienener Anbieter eröffnet werden. Die Auswahl unter den Bietern, welche bis zum 15. Januar 1892 an ihre Gebote gebunden bleiben, wird vorbehalten.

Wer bis dahin Nachricht über die Annahme seines Angebotes nicht erhält, hat dasselbe als abgelehnt zu betrachten.

Dresden, am 5. Dezember 1891. (2516)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Verdingung von Werkstattsmaterialien. Die im Rechnungsjahre 1892/93 erforderlichen Werkstattsmaterialien sollen an folgenden Tagen, Vormittags 10 Uhr, zur Verdingung gelangen:

1. am 7. k. Mts. Radreifen, Eisengusswaaren und Schmiedekohlen;
2. am 8. k. Mts. Gruppe I: Schweisseisen und Schweisseisenbleche; Gruppe II: Stahl (ausschliesslich Werkzeugstahl), Normalspiralfedern, Sprengringstahl, Stahlblech, verzinntes Blech, Stahl und Eisendraht; Gruppe III: Kupferbleche, Kupferrohre, Rundkupfer, Kupferdraht, Messing- und Zinkblech, Zinn, Antimon, Blei und Schlagloth;
3. am 14. k. Mts. Gruppe IV: Eisen- und Kurzwaaren, messingene Lampenschrauben und Lampenbrenner; Gruppe Va: Kuppelungen, Zughaken, Bufferstossstangen, Bufferkreuze und Federlaschen; Gruppe Vb: schweisseiserne Lokomotiv-Siederohre und Rohre zu Weichenlaternen; Gruppe VI: Kohlenschaufeln, Schneckenbohrer, Hobeleisen, Stemmeisen, Feilkloben, Sägeblätter, eiserne Ketten, Feilenhefte, hölzerne Griffe mit messingenen Zwingen, Eisendrahtgeflecht, federnde Unterlagsringe, Schmelztiegel und Schleifsteine;
4. am 20. k. Mts. Gruppe VII: Gummiwaaren; Gruppe VIII: Leder; Gruppe IXa: Plüsch, Damastleder- und Wachsbarchent, Linoleumteppich, Wachsteppich, Manufaktur- und Leinenwaaren sowie Kokosdecken; Gruppe IXb: Seiler-, Posamentier- und Polsterwaaren sowie Dichtungsmaterialien;
5. am 26. k. Mts. Gruppe X: Lein- und Terpentinöl, Firnisse, Lacke (ausschliesslich Kutschen-, Schleif-, Kopal- und Lokomotivlack), Farben, Chemikalien, Droguen, Bimsstein, Sandstein, Korkpfropfen, Talkum, Holzkohlen-Theer, Waschschwämme; Gruppe XI: einfaches und doppeltes Fensterglas, rothes und grünes Glas, Milchglasscheiben, Kupee-Laternenglocken; Gruppe XII: Pappen, Glaspapier, Schmirgel, Borstwaaren, Holzkohlen, Stuhlrohr, Nussbaumholz und Hammerstiele.

Die Angebotsverzeichnisse nebst Bedingungen liegen im unterzeichneten Büreau — Brüderstrasse Nr. 36 Zimmer Nr. 36 — zur Einsicht aus, können auch von dort auf postfreie Gesuche, in denen der Verdingungsgegenstand genau zu bezeichnen ist, gegen Einsendung von 50 ₰ für jeden unter 1 aufgeführten Gegenstand und für jede einzelne der unter 2 bis 5 bezeichneten 14 Gruppen postpflichtig bezogen werden.

Für die Zeichnungen sind ausserdem, und zwar für Normal-Spiralfedern, Kuppelungsvorrichtungen, Holzschrauben, Bolzen für Wagen, Schrauben für Wagen, Lokomotivschrauben, Kohlenschaufeln und Radreifen je 50 ₰, für Achsbuchs-Bügelschrauben 30 ₰ zu entrichten. Die Bezahlung hat in Briefmarken zu 10 ₰ oder in Baar zu erfolgen.

Die Angebote sind für jeden Verdingungstag besonders unter genauer Bezeichnung desselben bis zur festgesetzten Stunde, versiegelt und postfrei an das unterzeichnete Büreau einzusenden. Der Zuschlag erfolgt innerhalb 4 Wochen nach Eröffnung der Angebote.

Breslau, den 7. Dezember 1891. (2517)

Materialienbüreau.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen. Obengenannte Gesellschaft beabsichtigt, die in Zwolle, in Utrecht und in Tilburg vorräthigen alten Materialien im Submissionswege in siebzehn Loosen zu vergeben.

Die Materialien liegen in Zwolle, in Utrecht und in Tilburg vom 7. Dezember bis 6. Januar 1892 (ausgenommen Sonn- und Festtage) von 10 Uhr bis 3 Uhr Nachmittags zur Besichtigung.

Die Verkaufsbedingungen sind auf portofreie Anfrage vom Centralbüreau obengenannter Gesellschaft, Centraler Dienst, vierte Abtheilung, Westerstraat Nr. 9 in Utrecht oder von den Magazinverwaltern in Zwolle, in Utrecht und in Tilburg unentgeltlich zu beziehen.

Offerten auf Stempelpapier sind bis zum 6. Januar 1892 portofrei an das Centralbüreau, Centraler Dienst, erste Abtheilung in Utrecht einzureichen.

Die Submittenten sind bis zum 20. Januar d. a. f. an ihre Offerten gebunden.

Utrecht, 5. Dezember 1891. (2518)

Der Generaldirektor.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin. Die auf den Bahnhöfen Berlin (Görlitzer Bahnhof), Lübbenau, Cottbus, Görlitz und Senftenberg des diesseitigen Amtsbezirks lagernden, für Eisenbahnzwecke nicht mehr verwendbaren Schienen, Weichen, Herzstücke, sowie altes Schmiede-, Schmelz- und Gusseisen usw. sollen in öffentlicher Ausschreibung verkauft werden, wozu Termin auf den

5. Januar 1892, Vormittags 11 Uhr,

im hiesigen Verwaltungsgebäude anberaumt ist.

Die Verkaufsbedingungen nebst Zeichnungen liegen in unserem Betriebsbüreau, sowie in den Amtszimmern der auf den genannten Bahnhöfen stationirten Bahnmeister aus, können auch gegen porto- und abtragsfreie Einsendung von 1 ℳ Schreibgebühr von hier bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift:

Angebote auf Ankauf von Altmaterialien

bis zu obigem Termine nach hier einzusenden.

Zuschlag erfolgt binnen 3 Wochen.

Cottbus, den 4. Dez. 1891. (2519MG)

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Büreaubeamter, in allen Zweigen des Verwaltungsdienstes bewandert u. mehrere Jahre in leitenden Stellungen des Betriebsdienstes thätig, mit ausgezeichneter Schul- u. Vorbildung u. in jeder Höhe kautionsfähig, sucht Stellung als Verkehrs- oder Betriebs-Kontroleur, Büreau-Vorsteher, Kassen-Rendant etc. zum 1. April k. J., eventl. früher. Gefl. Offerten unter L. H. 67 an die Exped. d. Ztg.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 98. 1891.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 28 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 50

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 16. Dezember 1891.

Inhalt:

Neuere Fortschritte der Schmalspur. (Schluss.)

Die schnellste Eisenbahnfahrt.

Statistische Nachrichten über die auf den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen im Jahre 1890 vorgekommenen Achsbrüche und Achsanbrüche.

Vereins-Mittheilungen:
Rundschreiben.

Aus dem Deutschen Reich:
Die Handels- und Zollverträge mit Oesterreich-Ungarn, Italien und Belgien.
Europ. Sommerfahrpl.-Konferenz.
Unfälle im Oktober d. J.
Mecklenburgische Bahnen.
Hessische Nebenbahnen.
Betriebseröffnungen.
Eröffnungen und Erweiterungen der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Aenderung von Stationsnamen.
Vorarbeiten.
Preussische Staatseisenbahnen.
Lokalbahn - Aktiengesellschaft Lam-Kötzting.
Weihnachtsverkehr.
Reisegepäck-Beförderung.
Gemeindebesteuerung d. Eisenb.
Augsburger Strassenbahn.

Aus Bayern:
Entwurf eines neuen Lokalbahn-Gesetzes.

Statistisches über die Eisenbahnen Russlands. (Schluss.)

Urtheile des Reichsgerichts:
Erkenntniss vom 9/6. 1891.

Verschiedenes:
Eisenbahnen in Nicaragua.
Postverbindung zwischen England und Japan.

Personalnachrichten:
Preussische Staatseisenbahnen.
Württemberg. Staatseisenbahnen.

Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnung von Strecken.
2. Eröffnung von Stationen.
3. Güterverkehr.
4. Verdingungen.

Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Neuere Fortschritte der Schmalspur.

Von **Alfred Birk.**

(Schluss aus Nr. 96.)

Das Bedürfniss nach billigen Eisenbahnen ist in Europa wohl nirgends so frühzeitig und in so bedeutendem Umfange rege geworden, wie auf der Skandinavischen Halbinsel und hier wieder vornehmlich in Norwegen. Ueberaus gebirgig, an den Küsten tief zerklüftet, im allgemeinen arm an Naturprodukten mit Ausnahme von Metallen und werthvolleren Eisenerzen, die in grösseren Quantitäten vorkommen, ist die Skandinavische Halbinsel auch äusserst schwach bevölkert; so entfallen in Schweden auf je 1 qkm nur 10 und in Norwegen selbst nur 6 Einwohner. Dieses Verhältniss war aber vor einem Vierteljahrhundert noch bedeutend ungünstiger; es ist Thatsache, dass die Städte Schwedens in den letzten 30 Jahren ihre Einwohnerzahl fast verdoppelt haben. Die wichtigsten Erwerbsmittel der Bevölkerung sind die Fischerei und Rhederei. Schweden ist auch sehr reich an Wasserstrassen und an gut angelegter Landstrassen, deren Länge im Jahre 1880 mehr als 56 000 km betrug.

In Ländern von solchem Charakter ist kein besonderer Platz für kostspielige Hauptbahnen — eine Thatsache, die wenigstens in Norwegen rasch genug durch die Ergebnisse der ersten, vollspurig angelegten Bahnen bewiesen wurde, so dass man hier schon im Jahre 1862 zur Schmalspur überging und diese auch fernerhin beibehielt. Norwegen zählt heute neben 600 km vollspuriger Bahnen etwa 1 000 km Schmalspurbahnen. In Schweden sind von 7 400 km Eisenbahnen nahezu 1 500 km schmalspurig ausgeführt. Die Grösse der Spurweite schwankt zwischen 0,8 und 1,2 m — diese schmalspurigen Bahnen besitzen eben streng lokale Bedeutung; sie sind von Aktiengesellschaften erbaut, welche ihrer zur Unterstützung des Bergbaues, der Fischerei oder anderer Industrien und Gewerbe bedürfen. Durch die äusserst günstigen Resultate, welche die ersten Schmalspurbahnen ergaben, wurde s. Zt. die Spekulation mächtig angeregt, so dass vielfach Bahnen zur Ausführung gelangten, für welche kein Bedürfniss vorhanden war und die mithin auch unrentabel geblieben sind.

Einen auffälligen Gegensatz zu den eben erwähnten Ländern bietet Dänemark; seine Bodengestaltung ist überwiegend flach, selbst die Küste fällt flach zum Meere ab und ist durch fortwährende Dünenbildungen unter dem Fluthmeeresspiegel charakterisirt. Die Bevölkerung beschäftigt sich ausser mit der Landwirthschaft und Fischerei auch mit Industrie und Gewerbe; auf je 1 qkm entfallen 60 Einwohner. Unter solchen Verhältnissen konnten die Vorzüge der schmalen Spur nicht so einschneidend hervortreten, wie auf der Skandinavischen Halbinsel; um so interessanter ist die Eröffnung der ersten schmalspurigen Bahn Dänemarks, welche im

Sommer des vergangenen Jahres stattgefunden hat. Eisenbahn-Betriebsdirektor Kuhrt in Flensburg gibt in der „Zeitschrift für das gesammte Lokal- und Strassenbahnwesen“ (1891, Heft 1 und 2)*) eine ausführliche Beschreibung der Anlage, der Betriebsmittel und der Betriebsweise dieser Bahn. Wir entnehmen den beachtenswerthen Mittheilungen, dass die fragliche Schmalspurbahn, welche das kleine Fischerstädtchen Skagen (2000 Einwohner) mit Fredrikshavn verbindet, vornehmlich den Zweck hat, die rasche Beförderung der Fische auf den Markt von Fredrikshavn zu vermitteln. Sie besitzt die Spurweite von 1 m, liegt nahezu vollständig horizontal und nur zum geringen Theile in Bögen, deren kleinster Halbmesser 628 m beträgt. Der Bau bot keine Schwierigkeiten, abgesehen von dem erforderlichen Schutze der Einschnittsböschungen gegen die Einwirkungen des Sandflugs. Es waren also ausschliesslich finanzielle Gründe für die Wahl der schmalen Spur maassgebend. Anfangs war der Bau einer Landstrasse geplant; aber die Erfolge der Kreiseisenbahn Flensburg-Kappeln, auf welche ebenfalls Kuhrt zuerst aufmerksam gemacht hatte, gaben Veranlassung zum Baue einer Eisenbahn. Die Gesammtanlagekosten der Linie Skagen - Frederikshavn betragen 21 863 ℳ für 1 km.

An dieser Stelle sei auch mit wenigen Worten der grossen Fortschritte gedacht, auf welche die Schmalspur in Amerika hinzuweisen vermag. Namentlich in Central- und Südamerika bevorzugt man in neuerer Zeit vielfach die schmale Spur im Vergleiche zur Vollspur, um nur überhaupt die Möglichkeit für die Anlage eines ausgedehnteren Bahnnetzes zu schaffen und der Lokomotive das Vordringen durch unkultivirte Gegenden und über hohe Gebirgsketten zu erleichtern. Man hält sich dabei nicht allzu ängstlich an eine einzige Spurweite, wenn auch vorwiegend jene von 1 m zur Anwendung gelangt; ja, man erachtet es selbst nicht als eine besondere Erschwerung des Verkehrs, wenn ein „durchlaufender“ Schienenweg seine Spurweite wechselt. Die prächtig erzählten „Erinnerungen an Argentinien“**) bieten eine treffliche Darstellung dieser merkwürdigen Verhältnisse, weshalb wir dieselben hier spezieller Beachtung empfehlen.

Die Behauptung, dass der internationale Eisenbahnverkehr die Beschränkung der schmalen Spurweite auf die letzten, untergeordneten und wenig bedeutenden Glieder des Eisenbahnnetzes verlange, erscheint nirgends so hinfällig und so ungerechtfertigt, als bezüglich jener Länder, die — ausserhalb der grossen Kulturgebiete liegend — in keiner Weise jene Vorbedingungen erfüllen, welche die Anlage eines grösseren normalspurigen Eisenbahnnetzes rechtfertigen würden. Solche Länder stehen zu dem internationalen Schienennetze in dem gleichen Verhältnisse, wie etwa jene industriearmen Gegenden, welche in den hervorragenderen Kulturstaaten durch Nebenbahnen ihre Anknüpfung an die Hauptwege der Lokomotive suchen. Solche Länder bedürfen eines entsprechend verzweigten Bahnnetzes, welches den noch wenig betretenen Pfaden des Handels und der Industrie folgt, das belebend auf diese wirkt und sich schliesslich durch deren Aufschwung selbst wieder belebt; ein einziger Anknüpfungspunkt an den normalspurigen Pfad der Dampfmaschine, welcher den Verkehr mit den kulturreicheren Staaten vermittelt, genügt vollständig. Ist die Anwendung der schmalen Spurweite für solche Verhältnisse nicht das am meisten geeignete Mittel, um das Land nicht gänzlich zu isoliren oder es vor „verunglückten“ Eisenbahnbauten, welche es vollständig ruiniren würden, zu bewahren?

Ein vortreffliches Beispiel bietet uns in dieser Beziehung Griechenland. Im Jahre 1868 wurde daselbst das erste Geleis zwischen Athen und Piräus zur Verbindung der Hauptstadt mit ihrem Hafen dem allgemeinen Verkehr übergeben. Diese 10 km lange, vollspurig angelegte Linie trägt durchwegs den Charakter einer Lokalbahn und dient ausschliesslich dem Personenverkehr. Nach Vollendung derselben ruhte die Thätigkeit auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues in Griechenland wieder vollständig. Erst im Jahre 1883 wurde eine zweite Linie in Betrieb gesetzt und zwar ebenfalls eine Lokalbahn, nämlich die Verbindungsbahn zwischen Pyrgos und dem Hafenstädtchen Katakolo. Diese Bahn ist 13 km lang und besitzt eine Spurweite von 1 m. Der letztere Umstand liess ihren Bau von ganz hervorragender Bedeutung für die weitere Ausbildung des Griechischen Eisenbahnnetzes werden, denn hierdurch wurde ein System zur Geltung gebracht, dessen Anwendung die Entwickelung des Verkehrswesens in Griechenland in günstige Bahnen gelenkt hat.

Zur vollen richtigen Würdigung dieser Thatsache wollen wir mit wenigen Worten auf die volkswirthschaftlichen und staatsfinanziellen Verhältnisse Griechenlands, wie solche noch vor wenigen Jahren daselbst bestanden haben, hinweisen. Das Bild, das sich uns bietet, ist kein erfreuliches. Bei einem Flächenraum von etwa 64 700 qkm dürfte das Land gegenwärtig etwa 2,5 Millionen Einwohner zählen, so dass auf 1 qkm durchschnittlich 38 Einwohner entfallen. Griechenland gehört also zu den am wenigsten bevölkerten Staaten Europas, wenn es auch in dieser Beziehung auf der Balkanhalbinsel den zweiten Rang, unmittelbar nach Rumänien, einnimmt. Wie im Alterthum ist der Grieche noch heute vorwiegend Seefahrer; die Landwirthschaft ist arg vernachlässigt, nur Südfrüchte, wie Oliven, ferner Korinthen, Wein, bilden Ausfuhrartikel von grösserer Wichtigkeit. Die Industrie befindet sich noch auf einer sehr tiefen Stufe. Trotz des Reichthums der Berge an verschiedenartigen Erzen hat auch der Bergbau noch wenig Aufschwung genommen. Die finanzielle Lage war, bevor das Ministerium Trikupis ans Ruder kam, eine sehr traurige; die Schuldenlast wuchs von Jahr zu Jahr, die Steuern wurden fortwährend erhöht und der ganze Handel des Landes durch finanzielle Manipulationen belastet und niedergedrückt. Dazu trat noch ein weiterer Umstand: es fehlte an geeigneten Verkehrswegen, und auf den wenigen bestehenden Strassen erschwerte die im Lande herrschende Unsicherheit den Handelsverkehr. Die Eisenbahnen fanden also noch keinen Verkehr vor, den sie in sich aufnehmen und weiter entwickeln konnten; sie mussten und müssen sich auch noch heute erst einen Verkehr schaffen. Die Bevölkerung muss für die Segnungen des Eisenbahnverkehrs erst empfänglich gemacht, für den Landverkehr erzogen werden. Für Eisenbahnen, denen solche Aufgaben obliegen, ist eine möglichst billige Anlage die Grundbedingung ihrer Existenzfähigkeit, ist auch der kleinste beim Bau ersparte Betrag ein Gewinn, der geschätzt werden will — und darum war die Wahl der schmalen Spurweite für die Eisenbahn, welche von Pyrgos nach Katakolo hinabläuft, eine kluge Handlung, die zur bahnbrechenden That geworden ist.

Nunmehr folgten in rascher Ausführung mehrere grössere Linien, welche durchweg die Spurweite von 1 m besitzen: Volo - Larissa - Trikkala - Kalambaka, Athen - Laurium - Kiffissia, Athen - Korinth - Patras - Nauplia. Am Schlusse des Jahres 1889 standen in Griechenland 610 km Eisenbahnen in Betrieb, wovon 600 km mit einer Spurweite von 1 m und 10 km mit der normalen Spur ausgeführt sind; 329 km, durchweg schmalspurig, waren im Bau begriffen.

Um die Bedeutung der schmalen Spurweite für Griechenland ins volle Licht zu stellen, führe ich nachstehend die kilometrischen Einnahmen und Ausgaben, sowie die Betriebskoeffizienten der mit dieser Spur erbauten Bahnen an. Man erkennt daraus eine langsame, aber scheinbar stetige Verbesserung der Verhältnisse, und zwar zum Theil infolge Hebung des Verkehrs einerseits und zumeist auch infolge der Herabminderung der Ausgaben andererseits.

*) Die Abhandlung ist auch als Sonderabdruck erschienen.

**) Vergl. Nr. 46, 47 und 51 d. Ztg.

Name der Bahn	Jahr	Einnahmen für 1 km Drachmen	Ausgaben für 1 km Drachmen	Betriebskoeffizient
Piräus-Athen-Korinth-Patras-Nauplia	1886	5 865	5 516	94,1
	1887	5 856	4 773	81,5
	1888	7 910	4 550	57,5
Volo-Larissa-Trikkala-Kalambaka . .	1886	6 892	6 512	94,5
	1887	4 717	5 875	124,5
	1888	4 691	4 100	85,6
Athen-Laurium-Kifissia	1886	6 120	5 138	84,0
	1887	6 830	4 100	60,0
	1888	6 255	3 722	59,5
Pyrgos-Katakolo .	1886	9 748	6 202	63,6
	1887	14 200	7 254	51,1
	1888	17 067	7 241	42,3

Anmerkung. Der Betriebskoeffizient gibt die Grösse der Ausgaben für 100 Drachmen Einnahmen an. 1 Drachme = 0.80 ℳ.

Eine hervorragende Rolle spielt die schmale Spurweite auch in dem Eisenbahnprogramm des Ministerpräsidenten Trikupis, dem es gelungen ist, binnen wenigen Jahren die finanziellen Verhältnisse Griechenlands derart günstig zu gestalten, dass an die Aufnahme von Anlehen zum Baue von Eisenbahnen gedacht werden kann. Neben der Eisenbahn von Piräus nach Larissa, welche wegen ihrer grossen internationalen Bedeutung mit normaler Spurweite ausgeführt wird, hat Trikupis in sein Programm eine Reihe von nationalen Bahnen mit mehr oder minder lokalem Charakter aufgenommen; diese Bahnen liegen sämmtlich im Peloponnes und werden mit Ausnahme der Zahnradbahn Diakoftó-Kalawrita, mit einer Spurweite von 1 m erbaut; es sind dies die 133 km lange Linie Pyrgos - Navarin (Pylos), mit Abzweigung nach Meligala, ferner die 193 km lange Bahn Pyrgos über Olympia, Megalopolis, Sparta nach Maratonisi (Gythion) und die 30 km lange Verbindungsbahn zwischen Missolonghi und Antirio am Eingange des Golfes von Korinth. Für den Bau dieser Linien kann die Regierung eine Subvention von höchstens 20 000 Drachmen für das Kilometer gewähren und die Expropriationen auf Staatskosten durchführen. Zu diesem Behufe wurde die Aufnahme eines Anlehens von entsprechender Höhe bewilligt. Die Zahnradbahn Diakoftó-Kalawrita erhält eine Spurweite von 75 cm; für den Bau ist ein Betrag von 1 Million Drachmen durch die Kammer genehmigt worden. Wie verlautet, soll Trikupis auch die Anlage eines Netzes von Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung planen und beabsichtigen, dieselben nach dem Systeme der transportablen Bahnen mit 60 cm Spurweite herzustellen.

In noch höherem Grade als in Griechenland drängen die Verhältnisse in der Türkei, in Kleinasien, in Afrika und in allen überseeischen Kolonien zu der Anwendung der schmalen Spurweite. Alle Bedenken, welche auf dem Europäischen Festlande mit grösserer oder minderer Berechtigung gegen diese Spur erhoben werden können, entfallen hier im vorhinein; ja, wir möchten keinen Anstand nehmen, die Anwendung der normalen Spur daselbst geradezu als einen technisch-volkswirthschaftlichen Fehler zu bezeichnen. Thatsächlich hat auch die Vollspur nur vereinzelt Anwendung gefunden und kann die Spurweite von 1 m als die vorherrschende bezeichnet werden. In den überseeischen Kolonien wäre auch ein ergiebieges Feld für transportable Bahnen im Sinne der Pariser Weltausstellungsbahn. Das Geleise schmiegt sich innig an das Gelände, welches nur geringe Bearbeitung erfordert, Bäche, Thäler, Schluchten können mit leichten Bauten überschritten werden, die Schwellen und Schienen, die Lokomotiven und Wagen können in rascher, einfacher Weise, selbst von Menschen befördert werden, Zerstörungen der Bahn lassen sich in kürzester Zeit, ohne besondere Kosten beheben — kurz diese Bahnen sind so recht geeignet, um in unkultivirte Länder, wo alle Verkehrswege fehlen, mit der Lokomotive Schritt für Schritt vorzudringen. Wenn dann die fahrende Dampfmaschine die Kultur gehoben, den Verkehr gesteigert, den Handel belebt hat, und das kleine, unscheinbare Geleise, nachdem es also seine Mission erfüllt, nicht mehr genügt, dann ist es ja noch immer Zeit und noch immer möglich, an seine Stelle ein bleibendes Geleise zu legen, als dauernden Pfad für mächtiger und schneller fahrende Lokomotiven.

Die schnellste Eisenbahnfahrt.

„Zeit ist Geld“ ist ein Sprichwort der Amerikaner; wie sie im allgemeinen alles thunlichst rasch erledigen, steigern sie auch die Geschwindigkeit der Eisenbahnzüge auf das Aeusserste.

In neuester Zeit fand nach den von Mr. Arthur G. Leonard in Newyork freundlichst dem Referenten übersandten Mittheilungen eine Versuchsfahrt auf der Newyork Central and Hudson River R. R. statt, bei welcher wohl die grösste Durchschnittsgeschwindigkeit auf langen Strecken erreicht wurde, mit welcher bis jetzt gefahren ist.

Auf der Strecke von Newyork nach Chicago stehen die Schnellzüge der Pennsylvania- und der Newyork Centralbahn in Wettbewerb und hatten dieselben bisher dieselbe Fahrtdauer, nämlich 24 Stunden und 45 Minuten.

Um festzustellen, welche grösste Geschwindigkeit mit den in neuerer Zeit beschafften starken Lokomotiven zu erreichen sein möchte, hat am 14. September 1891 die Newyork Centralbahn auf einem Theil der Strecke Newyork-Chicago, nämlich von Newyork bis East Buffalo eine Probefahrt gemacht.

Der Zug verliess Newyork Morgens 7½ Uhr und bestand aus:

	Gewicht
Lokomotive Nr. 870 mit Tender	200 000 lbs = (90 800 kg)
Newyork Central Private car Nr. 247	88 500 „ = (40 180 „)
Wagner Palace Car Traveler	77 900 „ = (35 366 „)
„ „ „ Mariquita	93 600 „ = (42 494 „)
Gesammtgewicht	460 000 lbs = (208 840 kg)

An dem Zuge nahmen die obersten Betriebsbeamten Vizepräsident Webb und dessen Sekretär Leonard, Generalsuperintendent Voorhees, Superintendent of Motive Power Bucharan, sowie einige andere Beamte und Redakteure technischer Zeitschriften theil.

Die Lokomotive Nr. 870 und die zu derselben Gattung gehörigen Lokomotiven sind von den Schenectady Locomotive Works nach den Plänen des Mr. Wm. Bucharan gebaut und haben sich im Betriebsdienste bei grossen Geschwindigkeiten bereits erprobt. Dieselben haben vorn ein Drehgestell mit 36″ (914 mm) grossen Rädern mit einem Radstand von 6′ 8″ (2 032 mm) und einer Belastung von 40 000 Pfund, hinten 2 Treibachsen von 6′ 6″ (1 981,1 mm) Durchmesser und 8′ 6″ (2 590,7 mm) Radstand und einen Gesammt-Raddruck von 80 000 Pfund. Der Kessel hat an der engsten Stelle 58″ (1 473 mm) im Durchmesser und 268 Röhren von 2″ (50,8 mm) äusseren Durchmesser und 12′ (3 657,7 mm) Länge.

Der Feuerkasten ist im Innern 96″ (2 438 mm) lang und 40⅞″ (1 038 mm) weit. Der Dampfdruck ist 180 Pfund (12,2 Atm.). Der Tender mit 2 Drehgestellen ist zum Aufnehmen von Wasser während der Fahrt eingerichtet und fasst 3 500 Gallons (15 890 l) Wasser und 6¾ t (6 129 kg) Kohlen.

Das Gewicht desselben im beladenen Zustande beträgt 80 000 Pfund (36 320 kg).

Die ganze Länge der Strecke beträgt 436½ Miles (702,76 km) und zerlegt sich in die 3 Strecken Newyork-Albany, Albany-Syracuse und Syracuse-East Buffalo.

Nur in Albany und Syracuse war ein Aufenthalt behufs Maschinenwechsels vorgesehen und zwar betrug derselbe in Albany 3 Min. 28 Sek. und in Syracuse 2 Min. 30 Sek. Es musste jedoch zwischen Syracuse und East Buffalo auf der Station Fairport 7 Min. und 50 Sek. gehalten werden, um ein heiss gewordenes Achslager abzukühlen.

Die Fahrzeit auf den einzelnen Strecken betrug zwischen

	Miles	km		Min.	Sek.
Newyork-Albany . .	143	(230,23)		139	43
Albany-Syracuse . .	148	(238,28)		146	15
Syracuse-Fairport .	70,33	(113,23)		67	49
Fairport-East Buffalo	75,17	(121,02)		71	55
Gesammtstrecke	436,50	(702,76)	Gesammtfahrzeit	425	42 [1]
				439	30 [2]

Es ergibt sich daraus eine Durchschnittsgeschwindigkeit von:

96 km für die Stunde einschl. der Aufenthalte
99 „ „ „ „ ausschl. „ „

Es ist dies die grösste Geschwindigkeit, welche auf einer so langen Strecke jemals erreicht wurde. Bei dem Zuge wurden Aufzeichnungen über die Geschwindigkeit zwischen den einzelnen Stationen gemacht und ergibt sich daraus, dass dieselbe im allgemeinen eine ziemlich gleichmässige war und zwischen 58 und 68 Miles (93,38 und 109,48 km) in der Stunde schwankte. Nur in der Nähe der grossen Städte und an einzelnen ungünstigen Stellen war die Geschwindigkeit erheblich geringer, stieg dagegen auf günstigeren Strecken höher. Die grösste Geschwindigkeit während der Fahrt wurde gegen Ende derselben erreicht und stieg dabei die Geschwindigkeit auf 72 Miles (115,92 km) bis zu 75 Miles (120,75 km).

Auf Grund des guten Ausfalls dieser Versuchsfahrt hat die Gesellschaft auf der Strecke von Newyork nach Buffalo einen neuen Schnellzug unter dem Namen „Empire State Express“ eingelegt, welcher um 9 Uhr Morgens von Newyork abgeht und die Strecke von 440 Miles (708,40 km) in 504 Min. zurücklegt, was durchschnittlich 52,38 Miles (84,33 km) in der Stunde ergibt. Der Zug besteht aus:

1 Lokomotive mit Tender, Gewicht	200 000 lbs	(90 800 kg)
1 Buffet Car	80 000 „	(35 320 „)
1 Drawing Room Car	96 000 „	(43 484 „)
1 Personenwagen	56 000 „	(25 424 „)
1 „	56 000 „	(25 424 „)
Gesammtgewicht	488 000 lbs	(129 652 kg)

Be.

[1]) Abzüglich Aufenthalt.
[2]) Einschliesslich Aufenthalt.

Statistische Nachrichten über die auf den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen im Jahre 1890 vorgekommenen Achsbrüche und Achsanbrüche.

Für das Jahr 1890 liegen von 84 Verwaltungen Aufschreibungen über die in ihrem Verwaltungsbereiche unter Beobachtung gestandenen Achsen bezw. über die an letzteren vorgekommenen Brüche oder Anbrüche vor. Der Beobachtung unterlagen 1 193 911 Achsen, darunter 814 099 = 68 % aus Stahl und 312 706 = 26 % aus Eisen. Die Anzahl der im Berichtsjahre vorgekommenen Achsbrüche betrug in den Bezirken von 34 Verwaltungen zusammen 164 (gegen 166 im Vorjahre). Unter den gebrochenen Lokomotivachsen befanden sich 23 Treib-, 1 Kuppel- und 1 Laufachse, während von den gebrochenen 31 Tenderachsen und 108 Wagenachsen 30 bezw. 42 Bremsachsen waren. Dem Materiale nach bestanden von den gebrochenen 164 Achsen 19 aus Tiegelgussstahl, 4 aus Martinstahl, 28 aus Bessemerstahl, 4 aus Puddelstahl, 20 aus Feinkorneisen und 80 aus Schmiedeeisen.

Das Verhältniss der gebrochenen Achsen zu der Gesammtzahl der beobachteten Achsen betrug bei den Lokomotivachsen 0,035 % (gegen 0,043 % im Vorjahre), bei den Tenderachsen 0,058 (0,059) %, bei den Wagenachsen 0,010 (0,010) %, überhaupt 0,013 % bezw. zu den beobachteten Achsen aus Tiegelgussstahl 0,011 (0,012) %, Martinstahl 0,0017 (0,0049) %, Bessemerstahl 0,0078 (0,0080) %, Puddelstahl 0,0061 (0,0044) %, Feinkorneisen 0,020 (0,020) % und aus Schmiedeeisen 0,046 (0,074) %.

Die mittlere Benutzungsdauer der gebrochenen Achsen betrug bei den Tiegelgussstahl-Achsen 16 Jahre (gegen 14 Jahre im Vorjahre), bei den Martinstahl-Achsen 2 (11) Jahre, bei den Bessemerstahl-Achsen 14 (15) Jahre, bei den Puddelstahl-Achsen 22 (22) Jahre, bei den Achsen aus Feinkorneisen 20 (23) Jahre und bei jenen aus Schmiedeeisen 24 (24) Jahre.

In dem vorliegenden Berichtsjahre sind die meisten Brüche bei voller Fahrt auf freier Strecke eingetreten; dieselben betrugen in Prozenten der Gesammtzahl 45,73 gegen 44,57, haben mithin gegen das Vorjahr um 2,60 % zugenommen. Dagegen haben die Brüche beim Durchfahren eines Bahnhofes und bei der Revision unwesentlich, diejenigen bei einem Zusammenstosse oder einer Entgleisung sich aber um 56,64 % vermindert. Dieselben betrugen 31,70 (33,13) % bezw. 17,69 (18,08) und 1,83 (4,22) %.

Von den gebrochenen Achsen befanden sich in Eil- und Personenzügen 33 = 20,12 % (gegen 28 = 16,87 % im Vorjahre), in gemischten Zügen 10 = 6,10 (6 = 3,61) %, in Güterzügen 103 = 62,80 (114 = 68,67) %, in Arbeitszügen 5 = 3,05 (—) % und in dem Verschubsdienste 1 = 0,61 (5 = 3,01) %.

Die Achsen haben bis zum erfolgten Bruche durchschnittlich Kilometer zurückgelegt: 1. von der Inbetriebnahme an bei den Lokomotiven 378 400 (338 400), bei Tendern 340 300 (372 500) und bei Wagen 421 700 (403 000), 2. seit der letzten Revision bei Lokomotiven 53 900 (32 270), bei Tendern 42 100 (22 520) und bei Wagen 18 400 (47 260).

Von den im Berichtsjahre gebrochenen 164 Achsen wurden die Bruchstellen wie folgt festgestellt: im Achsschenkel 82 = 50 (89 = 54) %, in der Nabe selbst 44 = 26,9 (46 = 27) %, dicht an der Nabe 25 = 15,3 (21 = 13) %, im Schafte 10 = 6 (8 = 5) % und an der Kurbel 2 = 1,2 (2 = 1) %. Die Ursache des Bruches war zurückzuführen in 75 Fällen (45,8 %) auf einen alten Anbruch, in 22 Fällen (13,4 %) auf einen Fehler im Material, in 15 Fällen (9,2 %) auf Heisslaufen und in 1 Falle (0,6 %) auf Zusammenstoss oder Entgleisung.

Die Anzahl der im Jahre 1890 in den Bezirken von 22 Verwaltungen zur Aufzeichnung gekommenen Achsanbrüche betrug 1 035 gegen 1 250 im Vorjahre (hierunter 76 [96] an Lokomotivachsen, 131 [214] an Tenderachsen und 828 [940] an Wagenachsen). Von den angebrochenen Achsen bestanden 18 aus Tiegelgussstahl, 7 aus Martinstahl, 384 aus Bessemerstahl, 7 aus Puddelstahl, 198 aus Feinkorneisen und 405 aus Schmiedeeisen, während von 16 angebrochenen Achsen das Material unbekannt war. Das Verhältniss der angebrochenen Achsen zu der Gesammtzahl der beobachteten Achsen betrug und zwar bei den Lokomotivachsen 0,108 (0,150) %, bei den Tenderachsen 0,247 (0,424) % und bei den Wagenachsen 0,077 (0,095) % bezw. zu den beobachteten Achsen aus Tiegelgussstahl 0,010 (0,020) %, aus Martinstahl 0,003 (0,001) %, aus Bessemerstahl 0,108 (0,054) %, aus Puddelstahl 0,010 (0,013) %, aus Feinkorneisen 0,201 (0,285) % und aus Schmiedeeisen 0,189 (0,569) %. Die Anbruchstelle befand sich bei 381 (417) Achsen im Schenkel, 110 (63) dicht an der Nabe, 131 (150) in der Nabe selbst, 18 (26) im Schafte und bei 6 (7) Achsen an der Kurbel.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4156 vom 11. d. Mts. an sämmtliche vorsitzenden Verwaltungen der ständigen Ausschüsse des Vereins, betreffend die Zusammensetzung des Preisausschusses des Vereins (abgesandt am 12. d. Mts.).

Nr. 4163 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Vervollständigung des Verzeichnisses der zum Verkehr auf den Vereinsbahnstrecken zulässigen grössten Radstände der Eisenbahnfahrzeuge (abgesandt am 12. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Die Handels- und Zollverträge mit Oesterreich-Ungarn, Italien und Belgien,

welche am 7. d. Mts. dem Reichstage in Form einer Vorlage zugegangen waren, sind bereits seit dem 14. d. Mts. in zweiter Lesung im Plenum des Reichstages berathen und erscheint deren Annahme nicht zweifelhaft. Indem wir eine Besprechung dieser Verträge, welche auf längere Zeitdauer*) eine feste Grundlage für die Förderung des gegenseitigen Austausches von Boden- und Industrieerzeugnissen der vertragschliessenden Staaten schaffen und zugleich geeignete Anknüpfungspunkte zu einer entsprechenden vertragsmässigen Regelung der Handelsbeziehungen zu anderen Staaten bieten, uns vorbehalten, geben wir nachstehend zunächst den Wortlaut der das Eisenbahnwesen betreffenden Bestimmungen.

Im Handelsvertrage mit Oesterreich-Ungarn (derselbe ist aufgebaut auf den im Jahre 1887 verlängerten noch gegenwärtig, in Kraft stehenden Handelsvertrage vom 23. Mai 1881, und hat, abgesehen von den neuen wichtigen Zolltarifbestimmungen, nur wenige Aenderungen erfahren) regeln die Art. 15–18 den Eisenbahnverkehr zwischen den beiderseitigen Staatsgebieten und die gegenseitige Zollbehandlung der Eisenbahntransporte. Dieselben lauten:

Art. 15. Auf Eisenbahnen soll sowohl hinsichtlich der Beförderungspreise als der Zeit und Art der Abfertigung kein Unterschied zwischen den Bewohnern der Gebiete der vertragschliessenden Theile gemacht werden. Namentlich sollen die aus den Gebieten des einen Theiles in das Gebiet des anderen Theiles übergehenden oder das letztere transitirenden Transporte weder in Bezug auf die Abfertigung, noch rücksichtlich der Beförderungspreise ungünstiger behandelt werden, als die aus dem Gebiete des betreffenden Theiles abgehenden oder darin verbleibenden Transporte.

Für den Personen- und Güterverkehr, welcher zwischen Eisenbahnstationen, die in den Gebieten des einen vertragschliessenden Theiles gelegen sind, innerhalb dieser Gebiete mittelst ununterbrochener Bahnverbindung stattfindet, sollen die Tarife in der gesetzlichen Landeswährung dieser Gebiete auch in dem Falle aufgestellt werden, wenn die für den Verkehr benutzte Bahnverbindung ganz oder theilweise im Betriebe einer Bahnanstalt steht, welche in den Gebieten des anderen Theiles ihren Sitz hat.

Auf Anschlussstrecken und insoweit es sich lediglich um den Verkehr zwischen den zunächst der Grenze gelegenen beiderseitigen Stationen handelt, soll bei Einhebung der im Personen- und Güterverkehr zu entrichtenden Gebühren auch in dem Falle, wenn der Tarif nicht auf die gesetzliche Landeswährung der Einhebungsstelle lautet, die Annahme der nach den Gesetzen des Landes, in welchem die Einhebungsstelle gelegen ist, zulässigen Zahlungsmittel mit Berücksichtigung des jeweiligen Kurswerthes nicht verweigert werden.

Die hier geregelte Annahme von Zahlungsmitteln soll den Vereinbarungen der betheiligten Eisenbahnverwaltungen über die Abrechnung in keiner Weise vorgreifen.

Art. 16. Die vertragschliessenden Theile werden dahin wirken, dass der gegenseitige Eisenbahnverkehr in ihren Gebieten durch Herstellung unmittelbarer Schienenverbindungen zwischen den an einem Orte zusammentreffenden Bahnen und durch Ueberführung der Transportmittel von einer Bahn auf die andere möglichst erleichtert werde.

Die vertragschliessenden Theile verpflichten sich, dahin zu wirken, dass durch die beiderseitigen Bahnverwaltungen direkte Expeditionen oder direkte Tarife im Personen- und Güterverkehr, sobald und insoweit dieselben von beiden Theilen als wünschenswerth bezeichnet werden, zur Einführung gelangen.

Für den direkten Verkehr bleibt die Aufstellung einheitlicher Transportbestimmungen, insbesondere in Bezug auf Lieferungsfristen, durch unmittelbares Einvernehmen der beiderseitigen zuständigen obersten Aufsichtsbehörden vorbehalten.

Art. 17. Die vertragschliessenden Theile verpflichten sich, den Eisenbahnverkehr zwischen den beiderseitigen Gebieten gegen Störungen und Behinderungen sicher zu stellen.

Art. 18. Die vertragschliessenden Theile werden dort, wo an ihren Grenzen unmittelbare Schienenverbindungen vorhanden sind und ein Uebergang der Transportmittel stattfindet, Waaren, welche in vorschriftsmässig verschliessbaren Wagen eingehen und in demselben Wagen nach einem Orte im Innern befördert werden, an welchem sich ein zur Abfertigung befugtes Zoll- oder Steueramt befindet, von der Deklaration, Abladung und Revision an der Grenze, sowie vom Kolloverschluss freilassen, insofern jene Waaren durch Uebergabe der Ladungsverzeichnisse und Frachtbriefe zum Eingang angemeldet sind.

*) Die Verträge treten mit dem 1. Februar 1892 in Kraft und gelten für 12 Jahre.

Die vorstehenden Art. 15–18 sind fast wörtlich aus dem alten Vertrage übernommen worden. In das Schlussprotokoll ist jedoch folgende, die Tragweite der betreffenden auf die Eisenbahntarife bezüglichen Bestimmungen näher darlegende Deklaration aufgenommen worden: „Die vertragschliessenden Theile werden auf dem Gebiete des Eisenbahntarifwesens, insbesondere auch durch Herstellung direkter Eisenbahnfrachttarife einander thunlichst unterstützen. Dieselben sind darüber einig, dass die Frachttarife und alle Frachtermässigungen oder sonstigen Begünstigungen, welche, sei es durch die Tarife, sei es durch besondere Anordnungen oder Vereinbarungen, für Erzeugnisse der eigenen Landesgebiete gewährt werden, soweit es sich nicht um Transporte zu milden oder öffentlichen Zwecken handelt, den gleichartigen, aus dem Gebiete des einen Theiles in das Gebiet des anderen Theiles übergehenden oder das letztere transitirenden Transporten bei der Beförderung auf derselben Bahnstrecke und in derselben Verkehrsrichtung in gleichem Umfange zu bewilligen sind. Demgemäss sind insbesondere die auf der Beförderungsstrecke bei gebrochener Abfertigung auf Grund der Lokal- bezw. Verbandtarife sich ergebenden Frachtsätze auf Verlangen des anderen Theiles auch in die direkten Tarife einzurechnen."

In dem Handels- und Zollvertrag mit Belgien, welcher an den jetzt bestehenden, am 30. Mai 1881 revidirten und auf unbestimmte Zeit verlängerten Vertrag vom 22. Mai 1865 anschliesst, ist als Art. 10 eine Bestimmung neu aufgenommen worden, welche das Eisenbahntarifwesen behandelt. Dieselbe stimmt mit dem vorstehend abgedruckten ersten Absatz des Art. 15 des Deutsch-Oesterreichischen Vertrages wörtlich überein.

Die den Handelsverträgen beigefügte Denkschrift gibt dazu folgende erläuternde Bemerkung:

„Von Belgischer Seite ist ganz besonderes Gewicht darauf gelegt worden, hinsichtlich des Deutschen Eisenbahntarifwesens thunlichst weitgehende Vergünstigungen und Zusicherungen für die Ein- und Ausfuhr über Belgische Häfen zu erlangen. Es schien unbedenklich, den Belgischen Eisenbahntransporten gegen Reziprozität die Gleichstellung mit den einheimischen Eisenbahntransporten in demselben Umfange zuzugestehen, wie dies in Gemässheit des neuen Vertrages mit Oesterreich-Ungarn und des Schlussprotokolls hierzu in Bezug auf die Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahntransporte, analog den bisherigen Vertragsbestimmungen, geschehen ist. Darüber hinaus musste die Festlegung prinzipieller Beschränkungen der Deutschen Eisenbahntarifpolitik in dem vorliegenden Handelsvertrage unsererseits abgelehnt werden."

Europäische Sommerfahrplan-Konferenz.

Die in Düsseldorf unter dem Vorsitze des Herrn Offermann, Präsidenten der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln, zusammengetretene Eisenbahn-Sommerfahrplankonferenz für 1892 war von 81 Eisenbahnverwaltungen bezw. Dampfschifffahrts-Gesellchaften durch Abgeordnete beschickt. In der Plenarsitzung wurde beschlossen, dass a) der Sommerfahrplan allgemein am 1. Mai in Kraft treten soll, b) der Antrag auf Angabe der Durchgangswagen auf den für die Reisenden bestimmten Fahrplänen angenommen wird, sowie c) die Winterfahrplan-Konferenz für 1892/93 im Juni in Budapest stattzufinden hat. Die allgemeine Anwendung der Einheitszeit (Zonenzeit) auch auf den zum öffentlichen Aushang kommenden Fahrplänen wurde abgelehnt.

Unfälle im Monat Oktober d. J.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt im „Reichs- und Staatsanzeiger" veröffentlichten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Oktober d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 1 Entgleisung und 5 Zusammenstösse auf freier Bahn, 23 Entgleisungen und 40 Zusammenstösse in Stationen und 276 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 317 Personen verunglückt, sowie 118 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 280 unerheblich beschädigt. Von den beförderten Reisenden wurden 6 getödtet und 16 verletzt, und zwar entfallen: 5 Tödtungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin und 1 Tödtung auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln, 8 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin, je 2 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Frankfurt a/M., zu Elberfeld und zu Erfurt und je 1 Verletzung auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Köln (rechtsrh.) und zu Köln (linksrh.). Von Bahnbeamten und Arbeitern im

Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 48 getödtet und 209 verletzt, von Steuer- usw. Beamten 4 verletzt, von fremden Personen (einschl. der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 20 getödtet und 14 verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 33 715,35 km Betriebslänge und 1 031 548 490 geförderten Achskilometern) 322 Fälle; davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, auf der Main-Neckarbahn und in den Verwaltungsbezirken der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrh.) zu Köln und zu Erfurt die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2 529,33 km Betriebslänge und 32 150 004 geförderten Achskilometern) 23 Fälle; davon sind verhältnissmässig auf der Crefelder Eisenbahn, auf der Braunschweigischen Landes-Eisenbahn und auf der Lübeck-Büchener Eisenbahn die meisten Unfälle vorgekommen.

Mecklenburgische Bahnen.

Für den Bau von Nebenbahnen (vergl. Nr. 94 S. 895 d. Ztg.) wird die Bewilligung von 8 805 000 ℳ beantragt. Diese Bahnen sollen als Staatsbahnen gebaut und betrieben werden, das Baukapital zu 2 % aus den Mitteln der Eisenbahnverwaltung verzinst, die weiteren Zinsen und die Tilgung aber von der Landes-Rezepturkasse getragen werden. Für diese Bahnen soll die Bestimmung der mit den Ständen vereinbarten Normen, dass bei Fehlbeträgen, welche aus den gebildeten Sicherheitsbeständen nicht gedeckt werden können, zunächst die Zahlung der jährlichen Summen (Annuitäten), welche die Grossherzogliche Kasse aus dem früheren Verkauf der damals Grossherzoglichen Bahn an die Friedrich Franz-Eisenbahn-Aktiengesellschaft zu fordern hat, cessiren soll, keine Geltung haben. Die Stände haben die letztere Vorlage nach Prüfung durch die Eisenbahnkommission in der Sitzung vom 25. November d. J. abgelehnt, da die gestellten Bedingungen der Bewilligung, insbesondere die Tilgung und theilweise Verzinsung aus der Landes-Rezepturkasse, sowie die Beseitigung des Landesherrlichen Risikos unannehmbar seien, und sind somit in eine Prüfung der einzelnen Projekte nicht eingetreten.

Die fortschreitende Verkehrsentwickelung stellt aber auch erhöhte Anforderungen in Bezug auf die Erweiterung der bestehenden Bahnanlagen und die Ergänzung der Betriebsmittel. In der dem Landtage zugegangenen Vorlage wird demgemäss proponirt, durch Landesanleihe aufzubringen: a) für Betriebsmittel 700 000 ℳ, b) für Erweiterung von Bahnanlagen 510 000 ℳ, c) für Wasserstationen 35 000 ℳ, d) für Signaleinrichtungen 40 000 ℳ, e) für ausserordentliche Anlagen 9 000 ℳ, f) für Dienstwohngebäude 61 000 ℳ, g) zur Ergänzung des Baufonds 145 000 ℳ, zusammen 1 500 000 ℳ. Von dieser Summe sind im Johannistermin 1892 500 000 ℳ und in den 4 darauf folgenden landesüblichen Terminen je 250 000 ℳ bereit zu stellen. Die Verzinsung und Tilgung — letztere mit ½ % zuzüglich der ersparten Zinsen — hat aus der Eisenbahn-Hauptkasse zu erfolgen. Die Vorlage wird von der Eisenbahnkommission berathen werden.

Hessische Nebenbahnen.

Der zweiten Kammer ist, wie die „Darmst. Ztg." mittheilt, ein Nachtrag zu dem Gesetz vom 15. November 1890 über die Herstellung von Nebenbahnen nebst Begründung zur verfassungsmässigen Berathung und Beschlussfassung mit dem Ersuchen zugegangen, die Erledigung dieser Vorlage im Interesse der Sache thunlichst beschleunigen zu wollen.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Breslau. Am 15. d. Mts. ist die zum Bezirk des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamtes zu Neisse gehörige Bahnstrecke untergeordneter Bedeutung Grottkau-Glambach mit den Haltestellen Crummendorf, Giersdorf, Glambach und Prieborn und dem Haltepunkte Rosen dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Die Haltestellen Giersdorf, Glambach und Prieborn sind für unbeschränkte Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren, Stück- und Wagenladungsgütern und die Haltestelle Crummendorf vorläufig nur für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Wagenladungsgütern eingerichtet. Auf dem Haltepunkte Rosen werden nur Personen und Reisegepäck aufgenommen und abgesetzt. Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist keine der neuen Verkehrsstellen geeignet. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 96 S. 922 d. Ztg.)

Direktionsbezirk Erfurt. Am 15. d. Mts. ist die Theilstrecke Schmalkalden-Steinbach-Hallenberg der im Bau begriffenen vollspurigen Bahnlinie Schmalkalden-Zella-Mehlis dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. (Vergl. Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt in Nr. 97 S. 931 d. Ztg.)

Die neue Bahnlinie mit den Bahnhöfen Schmalkalden, Steinbach-Hallenberg und dem Haltepunkt Stiller Thor bildet die Fortsetzung der Linie Wernshausen-Schmalkalden, welche in Wernshausen von der Werrabahn abzweigt. Voraussichtlich im Laufe des nächsten Jahres wird die Weiterführung der Linie bis zum Anschluss an die Bahn Neudietendorf-Ritschenhausen in Zella-Mehlis beendet sein.

Die Bahnhöfe Schmalkalden und Steinbach-Hallenberg, welch ersterer, entsprechend dem zu erwartenden grösseren Verkehr, bedeutend erweitert worden ist, sind mit Empfangsgebäude, Güterschuppen, Laderampe und Ladestrassen ausgerüstet, während der Haltepunkt Stiller Thor nur mit einer Wartehalle versehen ist. Da letzterer lediglich dem Personenverkehr dienen soll, ist davon Abstand genommen, ihn mit einem Beamten zu besetzen; der Fahrkartenverkauf findet hier am Zuge durch den Zugführer statt, der auch Reisegepäck annimmt, soweit dessen Beförderung von den Haltepunkten überhaupt zugelassen ist.

Ist zwar die Bahnlinie z. Zt. noch Stichbahn, so gewährt sie doch der ausgedehnten Industrie der berührten Ortschaften, die bisher unter der schwierigen Verbindung mit der Aussenwelt litten, den langersehnten Anschluss an die Verkehrsstrassen und somit ein weites Absatzgebiet für ihre Erzeugnisse. Auch für die umliegenden ausgedehnten Waldungen wird die Möglichkeit besserer Nutzbarmachung geschaffen.

Privatanschlüsse sind vorerst nicht ausgeführt worden.

Eröffnungen und Erweiterungen der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Bromberg. Die zwischen Rudczanny und Johannisburg belegene Haltestelle Breitenheide ist am 15. d. Mts. für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet worden.

Aenderung von Stationsnamen.

Direktionsbezirk Hannover. Die an der Bahnstrecke Hildesheim-Grauhof gelegene Haltestelle Marienburg hat die Bezeichnung „Marienburg (Hannover)" erhalten

Vorarbeiten.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Magdeburg ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Fortsetzung der zur Ausführung genehmigten Eisenbahn untergeordneter Bedeutung Ilsenburg-Harzburg nach Oker beauftragt worden.

Preussische Staatseisenbahnen.

Im Jahre 1891 wurden bisher im Vergleich zum Vorjahre vereinnahmt

im	für Personen 1891 ℳ	gegen 1890 ℳ	für Güter 1891 ℳ	gegen 1890 ℳ
Januar . .	12 663 714	— 113 335	46 388 448	— 2 201 381
Februar . .	12 910 931	+ 1 111 246	50 743 915	+ 2 369 265
März . . .	17 156 997	+ 2 200 355	54 385 557	+ 1 521 920
April . . .	17 811 983	— 1 413 985	51 831 405	+ 4 636 919
Mai. . . .	23 275 749	+ 1 208 701	48 976 631	— 24 940
Juni . . .	20 924 257	+ 611 206	49 348 347	+ 2 649 274
Juli . . .	26 541 168	+ 1 008 160	51 930 731	+ 2 982 816
August . .	25 954 016	+ 1 175 648	53 085 398	+ 2 749 589
September .	25 315 843	+ 2 491 775	54 649 815	+ 2 328 205
Oktober . .	20 377 629	+ 1 111 370	59 100 921	+ 1 463 420

	insgesammt ℳ	gegen 1890 ℳ		insgesammt ℳ	gegen 1890 ℳ
Januar .	62 975 729	— 2 001 125	Septemb.	83 922 470	+ 5 036 339
Februar	67 283 337	+ 3 734 446	Oktober.	83 480 473	+ 2 600 473
März . .	78 660 276	+ 4 976 565	Betriebslänge	km 25 111	+ 302
April .	73 275 032	+ 3 501 205	Einnahme für das Kilometer	ℳ 3 325	+ 65
Mai . .	75 833 030	+ 1 409 118			
Juni . .	74 076 265	+ 3 680 436			
Juli . .	82 441 287	+ 4 205 008			
August .	82 914 440	+ 4 153 466			

In den ersten 7 Monaten des Etatsjahres 1891/92 betrug die Gesammteinnahme

		gegen das Vorjahr
für Personen	161 221 791 ℳ	+ 6 590 830 ℳ
„ Güter	371 686 733 „	+ 16 568 789 „
aus sonstigen Quellen . . .	26 930 553 „	+ 1 495 948 „
zusammen	559 839 077 ℳ	+ 24 655 567 ℳ
oder für das Kilometer	22 386 „	+ 571 „

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die definitive Einnahme des Vorjahres sich gegen den damaligen provisorischen Ausweis bei der Verkehrseinnahme um 1 827 471 ℳ und bei der Gesammteinnahme um 4 119 536 ℳ günstiger stellte, so dass auch in diesem Jahre noch erhebliche Richtigstellungen zu Gunsten des Betriebes in Aussicht stehen.

Lokalbahn-Aktiengesellschaft Lam-Kötzting.

Wie die „Strassenbahn“ berichtet, ist in Lam eine Aktiengesellschaft zur Erbauung und zum Betriebe einer vollspurigen Lokalbahn von Lam nach Kötzting gegründet worden. Das Grundkapital beträgt 400 000 ℳ. Zugleich wurde die Aufnahme eines 4 % Prioritätsanlehens in Höhe von 400 000 ℳ beschlossen.

Weihnachtsverkehr.

Auf den Preussischen Staatsbahnen werden mit Rücksicht auf die diesjährige Lage der Weihnachtsfeiertage die am 24. und 25. Dezember d. J. im Lokal- und Staatsbahnverkehr mit den sämmtlichen Nachbarbahnen (Deutschen und Oesterreichischen) gelösten Rückfahrkarten mit drei- oder viertägiger Gültigkeitsdauer zur Rückfahrt noch am 28. Dezember d. J. zugelassen.

Reisegepäck-Beförderung.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Königlichen Eisenbahndirektionen angewiesen, Anordnungen zu treffen, dass das zur Aufgabe kommende oder von einer Nebenbahn übergehende Reisegepäck, wenn ein Personenzug von einem später abgehenden Schnellzuge unterwegs überholt wird und letzterer früher auf der Bestimmungsstation eintrifft, in der Regel mit dem Schnellzuge befördert wird, wenn nicht der Reisende bei der Aufgabe des Gepäcks die Beförderung mit dem später eintreffenden Personenzuge ausdrücklich verlangt.

Gemeindebesteuerung der Eisenbahnen.

Das im laufenden Steuerjahre kommunalabgabepflichtige Reineinkommen aus dem Betriebsjahre 1890/91 bezw. 1890 ist festgestellt worden: 1. bei der Stargard-Cüstriner Eisenbahn auf 210 000 ℳ, 2. bei der Glasow-Berlinchener Eisenbahn auf 26 125 ℳ, 3. bei der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn auf 25 721 ℳ und 4. bei der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn auf 45 000 ℳ.

Aus dem Betriebe der Schleswig-Angelner Eisenbahn, der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn, der Eckernförde-Kappelner Eisenbahn, der Wermelskirchen-Burger Eisenbahn, der Preussischen Strecken der Eisenbahnen von Themar nach Schleusingen, von Immelborn nach Liebenstein und von Hannsdorf nach Ziegenhals ist ein kommunalabgabepflichtiges Reineinkommen aus dem Betriebsjahre 1890/91 bezw. 1890 nicht erzielt worden.

Augsburger Strassenbahn.

Die Gesellschaft schliesst ihr Gesschäftsjahr mit einem Verlustkonto von 375 446 ℳ ab. Das Unternehmen ist auf die Firma Schmidt & Co. übergegangen, welche aus dem Erträgniss und dem seinerzeitigen Liquidationserlöse die Beträge an die Aktiengesellschaft Augsburger Trambahn abzuführen hat, die zur Verzinsung und Tilgung der Buchschuld der Aktiengesellschaft erforderlich sind. Von dem Restbetrage des Erlöses hat die genannte Firma den weitaus grössten Theil zur Verfügung der Aktionäre zu stellen. Mit dieser Uebertragung hat gleichzeitig eine Erneuerung des Konzessionsverhältnisses stattgefunden, welch letztere der genannten Firma seitens der städtischen und Staatsbehörden ertheilt worden ist. Die ordentliche Generalversammlung findet am 29. d. Mts. in Augsburg statt. Auf der Tagesordnung steht die Zusammenlegung des Aktienkapitals (4 : 1).

Aus Bayern.

Entwurf eines neuen Lokalbahn-Gesetzes.

Der dem Bayerischen Landtage am 11. Dezember d. J. zugegangene Entwurf eines neuen Lokalbahngesetzes umfasst folgende Linien: 1. Traunstein-Ruhpolding 13,07 km, 2. Laufen-Tittmoning 24,68 km, 3. Wolnzach-Mainburg 23,40 km, 4. Straubing-Konzell 32,70 km, 5. Cham-Waldmünchen 20,93 km, 6. Bodenwöhr-Neunburg v. W. 10,10 km, 7. Bayreuth-Warmensteinach 22,40 km, 8. Selb Bahnhof-Selb Stadt-Ludwigsmühle 5,25 km, 9. Breitengüssbach-Maroldsweisach 33,16 km, 10. Erlangen-Herzogenaurach 9,12 km, 11. Wicklesgreuth-Windsbach 11,80 km, 12. Langenzenn-Wilhermsdorf 5,82 km, 13. Schnaittach-Hüttenbach 9,71 km, 14. Kempten-Pfronten 30,40 km, 15. Dinkelscherben-Thannhausen 14,10 km und 16. Kellmünz-Babenhausen 10,22 km. Die gesammten Baukosten (einschliesslich Fahrmaterial) dieser 16 zusammen 276,86 km langen Lokalbahnlinien sind im ganzen auf 17 880 400 ℳ oder für 1 km 64 580 ℳ veranschlagt. Hiervon haben die Interessenten (Distrikte und Gemeinden) im ganzen 1 644 700 ℳ oder für 1 km 5 940 ℳ für Grunderwerb und Lastenablösung zu übernehmen, so dass ein vom Staate aufzuwendendes Baukapital von 16 235 700 ℳ oder für 1 km 58 640 ℳ verbleibt. Die vor 4 Jahren genehmigten 11 Lokalbahnen werden bis Ende 1893 sämmtlich dem Verkehr übergeben sein; das rechtsrheinische Bayern wird sodann einschliesslich der oben erwähnten neuen Lokalbahnen 935 km Vizinal-, staatliche und private Lokalbahnen besitzen. In Vorbereitung des beregten Gesetzentwurfes waren 40 Lokalbahnlinien projektirt und weitere 30 Projekte sind rekognoszirt worden. Von den betreffenden Interessenten liegen dem Landtage Petitionen vor, welche an den für das Gesetz zu bildenden besonderen Eisenbahnausschuss verwiesen werden.

Gleichzeitig gelangte ein Gesetzentwurf über den Bau von Pfälzer Lokalbahnen in den Einlauf der Kammer. Derselbe betrifft die Linien Lauterecken-Staudernheim, Grünstadt-Offstein, Ebertsheim-Hettenleidelheim. Die Baukosten dieser Linien beziffern nach dem Anschlage, abgesehen von den Seitens der Interessenten zu tragenden Grunderwerbungskosten, rund 3 800 000 ℳ, wofür der Staat die Zinsgarantie zu übernehmen hat. Ein dritter Gesetzentwurf fordert einen Eisenbahnkredit von rund 20 Millionen Mark für Bahnhoferweiterungen, Geleiseanlagen, elektrische Signalvorrichtungen, Wegunterführungen, Weichencentralisirungen, Neubau und Erweiterung von Wärterhäusern und Anlage einer neuen (vierten) Centralwerkstätte in Weiden. Die Kosten für letztere sind auf rund 4 Millionen Mark veranschlagt. Einen erheblichen Posten bildet der gemeinsam mit den übrigen betheiligten Bahnverwaltungen vorzunehmende Umbau des Grenzbahnhofes Eger. Der grösste Betrag trifft auf die Grunderwerbungen für die Erweiterungen des Bahnhofes Nürnberg und für die hiermit zusammenhängende Herstellung einer Verbindungsbahn von Fürth nach Dutzendteich; beide Projekte erscheinen im Anschlage mit zusammen rund 5 Millionen Mark.

Der vierte und letzte Gesetzentwurf betrifft Bahnhofbauten, Vermehrung des Fahrmaterials usw. auf den neueren Linien der Pfälzer Bahnen im Kostenanschlage von rund 8 Millionen Mark, wofür die Leistung der Zinsgarantie durch Gesetz auszusprechen ist (für die älteren Pfälzischen Linien bedarf es zur Feststellung der Zinsgarantie keines Gesetzes, sondern nur der Genehmigung des Regenten). — Die grösseren Posten dieses Entwurfes entfallen auf die Bauten in den Bahnhöfen Neustadt a. Haardt, Pirmasens und Germersheim.

Statistisches über die Eisenbahnen Russlands.

(Schluss aus Nr. 96.)

Haben wir in dem ersten Theile unserer Besprechung der Veröffentlichung der statistischen Abtheilung des Ministeriums der Verkehrsanstalten uns mit den Mitteln beschäftigt, welche den Eisenbahnen zur Disposition stehen, um die an Umfang und an Verantwortung so sehr grosse Arbeit, die der gesammte Eisenbahnverkehr beansprucht, liefern zu können, so werden wir uns gegenwärtig nicht nur mit den finanziellen Ergebnissen beschäftigen müssen, welche der Betrieb ergeben hat, sondern müssen auch feststellen, welche Kapitalien für die Herstellung der Schienenwege aufgebracht worden sind und von wem namentlich das geschehen ist.

Auf alle diese Fragen gibt die Publikation die erwünschte Antwort. Zunächst also das Kapital, welches erforderlich wurde, um das Netz (ausschliesslich Finnländische und Transkaspische Bahnen) in seiner am 1. Januar des Jahres 1889 gehabten Ausdehnung herzustellen. Da finden wir, dass die sämmtlichen Bahnen für ihre Herstellung beansprucht haben:

	Metallrubel	Kreditrubel in Tausenden
zusammen	1 603 011	497 039
und zwar ist dieser Betrag folgendermaassen aufgebracht worden:		
1. Aktien	242 554	142 145
2. Obligationen	1 310 666	60 163
3. Darlehen der Staatsregierung zu Bauzwecken	49 791	219 079
4. aus den Betriebseinnahmen zu Bauzwecken verwandt	—	21 767
5. aus den Reserve-, Erneuerungs- und anderen Kapitalien zu Bauzwecken verwandt	—	53 885

Wenn man nun die Kreditrubel, als den geringeren Betrag, auf Metallrubel bringt mit Zugrundelegung des Werthes von 1 R. Metall = 1,50 R. Kredit, so ergibt sich, dass am 1. Januar 1889 1 Werst Bahnlänge 71 000 R. Metall*) an Werth repräsentirte. Dieser Durchschnittsbetrag schwankt natürlich

*) Im Deutschen Reiche repräsentirte um die gleiche Zeit 1 km Anlagekapital (des gegenwärtigen Besitzes) 252 268 ℳ.

in sehr weiten Grenzen. So ist es ja bekannt, dass die Nikolaibahn die theuerste Bahn Russlands ist, indem ihre ursprüngliche Herstellung 258 671 R. Metall in Anspruch nahm, während dieselbe heute nach dem Stande des Buchwerthes, d. h. nachdem alle Ergänzungsbauten zugeschlagen bezw. die getilgten Beträge des Kapitals abgezogen worden sind, einen Werth von 278 648 R. Metall hat. Der Nikolaibahn gegenüber kann als eine der billigsten Normalspurbahnen angeführt werden die Plescau-Rigaer Bahn, welche als Staatsbahn aus Mitteln der Staatsregierung nach unserer Quelle für 23 098 R. Metall erbaut worden ist. Man sieht hieraus, wie weit die Grenzen auseinanderliegen.

Von diesem Gesammtkapital, das zum Bau der Bahnen Verwendung gefunden hat, sind entweder

	Metallrubel	Kreditrubel
	in Tausenden	
direkt vom Staate hergegeben oder von demselben mit einer Zinsgarantie versehen worden . .	1 521 074	381 435
dagegen sind ohne Zinsgarantie vom Privatkapital hergegeben . . .	81 937	115 604

Hieraus folgt, dass der Russische Staat für rund 22 % des Anlagekapitals die Garantie für Zinsen und Tilgung übernommen hat, eine Last, die sich in Ziffern dahin zusammenfassen lässt, dass derselbe jährlich den Privatbahnen verpflichtet ist mit 49 282 000 R. Metall und 14 230 000 R. Kredit. Diese Beträge, welche ganz oder theilweise zur Auszahlung gelangt sind, haben sich dann zu der respektablen Höhe (bis zum 1. Januar 1890) von 294 308 000 R. Metall und 540 371 000 R. Kredit angesammelt, welche somit gegenwärtig eine Schuld der Privatbahnen an den Russischen Staat bilden. Diese Zahlungen werden voraussichtlich, sofern nämlich der Staat noch die Möglichkeit haben sollte, mit dem Verstaatlichen der Privatbahnen weiter vorgehen zu können, in den nächsten Jahren eine etwas weniger stark wachsende Tendenz zeigen. Es ist aber allerdings sehr die Frage, ob die nächsten Jahre ein Fortschreiten auf der auch von Russland beschrittenen Bahn gestatten werden, da Missernten und nicht geglückte Finanzoperationen und namentlich auch der in Angriff genommene Bau der Sibirischen Bahn den Staatssäckel recht erheblich belasten. Andererseits kann aber nicht verkannt werden, dass die Verstaatlichung der Bahnen Russland ganz besonders leicht fallen müsste, nachdem bereits 92 % des gesammten Anlagekapitals in seinem Rentenbezuge vom Staate sichergestellt worden ist. Es blieben also nur noch 8 % zu übernehmen und der Zeitpunkt abzuwarten, an dem der Staat auf Grund der Statuten das Recht erhält, die Verstaatlichung ausführen zu können. Dieser Zeitpunkt tritt nun allerdings im Laufe des letzten Dezenniums unseres Jahrhunderts für den grössten Theil der Bahnen ein, und daher darf mit Spannung auf die Stellungnahme der Russischen Staatsregierung zu dieser eminent wichtigen Frage gewartet werden.

Auf den im Betriebe befindlichen Bahnen Russlands sind nun in den letzten 10 Jahren die folgenden Betriebsresultate erzielt worden:

im Jahre	Bruttoeinnahme	Betriebsausgabe	reine Betriebseinnahme
	in Tausenden		
	R.	R.	R.
1880	893 206	151 651	41 555
1881	200 840	145 126	55 714
1882	215 163	144 772	70 391
1883	231 875	147 437	84 438
1884	229 766	143 490	86 276
1885	234 375	141 330	93 045
1886	225 217	141 358	83 859
1887	252 987	144 264	108 723
1888	283 383	160 058	123 325
1889	282 691	168 833	113 858

Hieraus ergibt sich, dass, mit Ausnahme der beiden letzten Jahre der vorstehenden Beobachtungsreihe, sowohl die Bruttoeinnahme, als auch die Betriebsausgaben sich ziemlich gleichgeblieben sind. Namentlich trifft dies für die Betriebsausgaben zu. Die Rubrik „reine Betriebseinnahme“ zeigt eine offenbare Neigung zum Steigen. Vertheilt man nun die vorstehenden Angaben auf die Werst Bahnlänge resp. auf eine Achswerst, so erhalten wir das folgende Zahlenbild. Es sind vereinnahmt worden:

im Jahre	auf die Werst Bahnlänge: Bruttoeinnahme	Betriebsausgabe	reine Betriebseinnahme	auf die Achswerst: Bruttoeinnahme	Betriebsausgabe	reine Betriebseinnahme
	R.	R.	R.	Kop.	Kop.	Kop.
1880	9 145	7 178	1 967	4,71	3,70	1,01
1881	9 460	6 836	2 624	4,64	3,35	1,29
1882	10 092	6 790	3 302	4,65	3,13	1,52
1883	10 587	6 732	3 855	4,52	2,88	1,64
1884	10 209	6 375	3 834	4,43	2,77	1,66
1885	9 959	6 005	7 954	4,44	2,68	1,76
1886	9 270	5 818	3 452	4,37	2,74	1,63
1887	10 209	5 822	4 387	4,28	2,44	1,84
1888	11 081	6 259	4 822	4,33	2,45	1,88
1889	10 743	6 416	4 327	4,26	2,55	1,71

Setzt man nun die Betriebsausgaben zu den Bruttoeinnahmen in Beziehung, so findet man, dass die ersteren von letzteren beansprucht haben zu ihrer Deckung *)

1880	78 %	1882	67 %	1884	62 %	1886	63 %	1888	56 %
1881	72 „	1883	64 „	1885	60 „	1887	57 „	1889	60 „

Aus diesen Angaben ist zunächst zu erkennen, dass der prozentuale Antheil der gesammten Ausgaben an den Einnahmen, namentlich in den ersten Jahren des Dezenniums ein sehr grosser ist, allerdings ergeben die Zahlen auch gleichermaassen, dass eine wesentliche Einschränkung der Ausgaben im Verhältniss zu den Einnahmen eingetreten ist. Immerhin sind auch die geringeren Prozentantheile auch noch nicht bedeutend, so dass eine noch weiter gehende Besserung in dieser Richtung wohl in erster Reihe von einer Steigerung des Verkehres und der Einnahmen aus diesem erwartet werden muss, denn die allgemeinen Unkosten bleiben ja mehr oder minder unverändert, so dass eine Steigerung der Einnahmen auch zweifellos eine Besserung in dem Verhältnisse der Ausgaben zu den Einnahmen herbeiführen wird.

Für die beiden Jahre 1888 und 1889 finden wir in unserer Quelle auch noch eine Vertheilung der Ausgaben nach Dienstzweigen, welche gleichfalls hier Platz finden möge. Danach sind verausgabt worden für die Unterhaltung:

Geschäftszweige	im Jahre	überhaupt in Tausenden	auf die Werst Bahnlänge	von den Gesammtausgaben
		R.	R.	%
1. für die Centralverwaltung	1888	14 523	568	9
	1889	15 418	586	9
2. für die Betriebsverwaltung	1888	18 666	730	12
	1889	22 275	846	13
3. für die Unterhaltung der Bahn und Gebäude . .	1888	42 680	1 669	26
	1889	43 409	1 650	26
4. für die Unterhaltung des rollenden Inventars . .	1888	55 365	2 165	35
	1889	58 408	2 220	35
5. für die Unterhaltung des Stations-, Expeditions- u. Zugbegleitungsdienstes	1888	25 777	1 008	16
	1889	25 809	981	15
6. für die Unterhaltung des Telegraphendienstes . .	1888	3 047	119	2
	1889	3 514	134	2

Endlich sei noch kurz darauf hingewiesen, in welchem Verhältniss sich die Einnahmen befinden, wenn man eine Thei-

*) Nach den Angaben der im Reichs-Eisenbahnamt für die Bahnen des Deutschen Reiches herausgegebenen Statistik finden wir folgende Daten: von den Betriebseinnahmen sind zur Deckung der Ausgaben verwandt worden in Prozenten:

1882/83	53,22	1884/85	55,77	1886/87	54,95	1888/89	53,11
1883/84	56,11	1885/86	56,38	1887/88	52,69	1889/90	54,02

Hiernach wird auf den Bahnen Deutschlands nicht unwesentlich billiger gewirthschaftet.

lung nach Personen- und Güterverkehr vornimmt. Es wurden nämlich vereinnahmt aus dem

im Jahre	Personenverkehr			Güterverkehr		
	überhaupt in Tausenden	auf die Werst Bahnlänge	von der Gesammteinnahme	überhaupt in Tausenden	auf die Werst Bahnlänge	von der Gesammteinnahme
	R.	R.	%	R.	R.	%
1880	43 017	2 027	22	142 027	6 733	74
1881	42 984	2 025	22	151 306	7 126	75
1882	45 240	2 122	21	164 635	7 721	77
1883	45 846	2 093	19	180 298	8 232	78
1884	45 202	2 008	19	178 619	7 936	78
1885	44 341	1 884	19	190 034	8 075	78
1886	43 895	1 807	20	175 900	7 240	78
1887	44 096	1 779	18	203 322	8 205	80
1888	47 289	1 849	17	226 271	8 847	80
1889	49 098	1 866	17	229 137	8 441	79

Es gibt somit der Güterverkehr die grössten Einnahmen, was für Russland übrigens selbstredender ist, als für irgend ein anderes Land, denn bei der dünnen Bevölkerung, die ausserdem noch sich auf einer verhältnissmässig niedrigen Kulturstufe befindet, lässt sich ein anderes Resultat im Zusammenhalt damit, dass Russland ein Getreide exportirendes Land ist, gar nicht erwarten.

Damit hätten wir in kurzem einen Ueberblick über das sehr reiche und ebenso interessante Material, welches in dem 27. Bande der vom Ministerium der Verkehrsanstalten zusammengestellten Statistik sich findet, gegeben. Leider müssen wir es uns versagen, auf eine eingehende Gegenüberstellung der Ergebnisse der hier soeben besprochenen Veröffentlichung mit denjenigen, welche das Eisenbahnamt des Deutschen Reiches publizirt hat, durchzuführen, so verlockend und lehrreich das auch gewesen wäre, aber eine solche Arbeit hätte den Rahmen dieser Zeitung überschritten uud daher begnügten wir uns damit, das vorstehende Referat zu geben.

Urtheile des Reichsgerichts.

Schadensersatzanspruch eines Grundeigenthümers wegen Zuführung von Wasser durch Aushebung von Fundamentgruben. Der angestellten Negatorienklage liegt die Behauptung zu Grunde, dass der Beklagte, welcher unbestrittenermaassen behufs Ausschachtung von Fundamentsgruben für zwei Viaduktpfeiler auf seinem Grundeigenthum in einer Entfernung von 7,5 bezw. 4,5 m von dem Kalkofen des Klägers bis zu einer Tiefe von ungefähr 6 m hat ausgraben lassen, für denjenigen Schaden verantwortlich und zu seinem Ersatze verpflichtet sei, welcher nach der Behauptung des Klägers seinem Kalkofen durch die wegen veränderten unterirdischen Wasserlaufs vorübergehend zugeführte Feuchtigkeit entstanden sein soll. Der Berufungsrichter hat die Klage zurückgewiesen, weil er annahm, dass eine Ausgrabung bis zu einer Tiefe von 6 m, wie sie bei Brunnen und unter Umständen auch bei Kellern keineswegs als abnorm betrachtet werden könne, auch im konkreten Falle die erlaubten Grenzen des Benutzungsrechts des Eigenthums nicht überschreite, weshalb der Beklagte nicht habe verantwortlich werden können, wenn infolge einer — nicht einmal als nothwendig vorauszusehenden — Veränderung des unterirdischen Wasserlaufs dem klägerischen Grundstück ein grösseres Maass von Feuchtigkeit zugeführt worden sei. Diese Erwägungen können als rechtsirrthümlich nicht bezeichnet werden.

Was der Grundeigenthümer von seinem Nachbarn zu dulden hat, und wieweit die freie Benutzung seines Eigenthums durch das Recht des Nachbars beschränkt wird, ist stets mit der gebührenden Rücksicht auf die konkreten örtlichen Verhältnisse zu beurtheilen und zu entscheiden. Auch die l. 13 Dig. 10, 1, wonach der Grundeigenthümer beim Graben einer Grube so viel Zwischenraum zwischen dieser und des Nachbars Grundstück liegen zu lassen hat, als die Grube Tiefe besitzt, stellt keine unbedingt zwingende Vorschrift, sondern nur ein Prinzip auf, welches bei Austragung nachbarlicher Streitigkeiten mit in Berücksichtigung zu ziehen ist. Wird hiervon ausgegangen und weiter in Erwägung genommen, dass die Einwirkung auf das klägerische Grundstück, welche den Anlass zu der gegenwärtigen Klage bildet, unterirdisch sich vollzog und dass die fragliche Ausschachtung, wie der Berufungsrichter thatsächlich annimmt, einem berechtigten und nicht aussergewöhnlichen Zwecke diente, auch innerhalb mässiger Grenzen sich vollzog, so kann kein Rechtsirrthum darin gefunden werden, dass die Vorinstanz in der betreffenden Anlage eine unerlaubte, zum Schadensersatz verpflichtende Eigenthumsbenutzung nicht gefunden und darum die angestellte Negatorienklage zurückgewiesen hat.

Betreffend die vom Kläger verlangte cautio de damno infecto, so kann das Verlangen, welches Kläger vor Erhebung der Klage erfolglos gestellt hat, nicht mehr in Frage kommen, da inzwischen der Schaden eingetreten sein soll, gegen welchen die Kaution Sicherheit hätte gewähren können. Was dagegen den im Prozesse gestellten Antrag des Klägers betrifft, dass Beklagter den ihm durch die Ausschachtung in Zukunft entstehenden Schaden zu leisten habe, so kann von anderen Bedenken, welche diesem Antrag im Wege stehen würden, abgesehen werden, weil Kläger, welcher darzulegen gehabt hätte, dass ihm ein, das Kautionsgesuch rechtfertigender Schaden drohe, statt dessen selbst angeführt hat, dass seit Vollendung der angeblich schadenbringenden Anlage, nämlich seit Errichtung der Fundamentspfeiler, die Feuchtigkeit, wegen deren zukünftiger Beschädigung die Kaution verlangt werden will, verschwunden sei.

(Urtheil des 3. Civilsenats des Reichsgerichts vom 9. Juni 1891 in der Sache J. w. Preussischen Eisenbahnfiskus [Betriebsamt Neuwied].)

Verschiedenes.

Eisenbahnen in Nicaragua.

In dem Staate befinden sich nur zwei Bahnstrecken im Betriebe, die von Corinto an der Küste des Stillen Ozeans nach Momotombo am Managuasee (93 1/3 km) und von der an diesem See belegenen gleichnamigen Stadt nach Granada am Nicaraguasee (53 km). Zwischen beiden besteht über den See eine Dampferverbindung von 50 km Länge. Die Spurweite beträgt 1,068 m. Der Betrieb wird seitens des Staates geführt. Von Momotombo ist eine fernere Bahn nordwärts bis Sebaco im Bau, um die dortigen Bergreviere und Kaffeeplantagen besser zugänglich zu machen. Die grösste Steigung dieser Strecke beträgt 1 : 33 1/3, die Länge der Bahn 128 km. Von San Ubaldo am Nicaraguasee nach Boca de Rama an dem zum Atlantischen Ozean fliessenden Campos Azulesfluss ist eine weitere 200 km lange Linie von der obengenannten Spurweite im Bau, mit einer stärksten Steigung von 1 : 40. Sie hat einen Scheiteltunnel von 550 m Länge. Zweck dieser Linie ist Herstellung einer Verbindung des Atlantischen Ozeans mit dem Nicaraguasee, deren Wichtigkeit allerdings nach Eröffnung des Nicaraguakanals zurücktreten wird, ferner aber die Erschliessung der reichen Cedern- und Mahagoniwaldungen und Goldminen auf der von der Bahn durchschnittenen Strecke.

Postverbindung zwischen England und Japan.

Die Postverbindung zwischen England und China bezw. Japan über die Kanadische Ueberlandbahn geniesst einer staatlichen Beihilfe seitens der Englischen Regierung von 1 200 000 Mark jährlich. Die Verbindung ist eine monatliche. Von Quebec aus ist eine Frist von 30½ Tagen im Winter und von 28½ Tagen im Sommer für die Ablieferung der Postsachen gewährt. Für verspätete Abfahrt ist eine Strafe von 10 000 ℳ und für jeden vollen Tag Verspätung eine solche von 2 000 ℳ festgesetzt. Für jeden halben Tag verspäteter Ankunft sind ebenfalls 2 000 ℳ Strafe zu zahlen.

Unlängst ist nun die ganze Reise von Japan über die Kanadische Ueberlandbahn nach England in 25 Tagen zurückgelegt worden, einschliesslich eines 3 tägigen Aufenthaltes in Newyork. Zur Fahrt von Yokohama nach Vancouver wurden 10 Tage 14 Stunden 34 Minuten gebraucht. Die Strecke von Vancouver nach Montreal — 4 670 km — wurde in 3 Tagen 17 Stunden zurückgelegt, mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von rund 55 km in der Stunde, eine Leistung, welche als eine ausserordentliche bezeichnet werden muss.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Verliehen ist: Den Regierungsräthen Barth in Erfurt die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion daselbst, Lottner in Köln eine gleiche Stelle bei der Eisenbahndirektion (rechtsrh.) in Köln und dem Regierungsassessor Zimmermann in Düsseldorf die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamt (Direktionsbezirk Elberfeld) in Düsseldorf.

Versetzt sind: Der Baurath Oelert, bisher in Halberstadt, nach Frankfurt a/M. unter Verleihung der Stelle eines Maschineninspektors bei der Hauptwerkstätte daselbst, der Regierungsassessor Friedberg, bisher in Thorn, unter Belassung in der Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters, an die Eisenbahndirektion in Erfurt und der Eisenbahn-Bauinspektor Domschke, bisher in Frankfurt a/M., nach Berlin unter

Verleihung der Stelle eines Baubeamten im technischen Eisenbahnbüreau des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten.

Ausgeschieden sind: Die Eisenbahn-Bauinspektoren Schrey und Wilhelm in Berlin sowie Strasser in Tempelhof infolge ihrer Ernennung zu Kaiserlichen Regierungsräthen und Mitgliedern des Patentamts.

Württembergische Staatseisenbahnen.

Dem Finanzassessor, tit. Finanzrath Stehle ist die Stelle eines Finanzraths und dem Oberinspektor, tit. Baurath Schmoller die Stelle eines Bauraths bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen übertragen worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung des Betriebes auf der Strecke Warmbrunn - Petersdorf. Am 20. Dezember 1891 wird die Eisenbahnstrecke Warmbrunn-Petersdorf mit den neuen Stationen Hermsdorf (Kynast) und Petersdorf (Riesengeb.) nach Maassgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 für den Personenverkehr in Betrieb genommen werden.

Der Fahrplan für die zur Eröffnung gelangende Strecke ist in dem gegenwärtig gültigen Fahrplan des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin enthalten.

Berlin, im Dezember 1891. (2520)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Generaldirektion der K. K. priv. Südbahngesellschaft in Wien wird am 13. d. Mts. die Haltestelle Klagenfurt-Lend bei W. H. Nr. 92 zwischen der Station Klagenfurt und der Haltestelle Militär-Schwimmschule (W. H. Nr. 94) auf der Linie Marburg-Franzensfeste für den Personenverkehr eröffnet werden.

Berlin, den 12. Dezember 1891. (2521)
Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

3. Güterverkehr.

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Am 1. Januar 1892 wird der neue städtische Viehhof in Mannheim durch Eröffnung einer Geleiseverbindung an den Hauptbahnhof in Mannheim angeschlossen und damit gleichzeitig eine direkte Abfertigung von Vieh nach und von dem Viehhofe eingerichtet.

Die Frachten sind die gleichen, wie für Mannheim, Badischer Bahnhof, zuzüglich einer Ueberfuhrgebühr von 1.50 ℳ für den verwendeten Wagen.

Karlsruhe, den 12. Dez. 1891. (2522)
Generaldirektion.

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. Januar 1892 treten im Verkehr zwischen Wertheim Bad. B. einerseits und den Bayerischen Stationen der Strecke Lehrberg - Winterhausen andererseits ermässigte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsstationen sowie das diesseitige Gütertarifbüreau. (2523)

Karlsruhe, den 11. Dezember 1891.
Generaldirektion.

Zum **Westdeutschen Verbandsgütertarife** (Theil II, Heft 1, 2, 3, 4 und Seehafen-Ausnahmetarif) werden zum 1. Januar 1892 Nachträge herausgegeben, enthaltend mehrfache ermässigende Aenderungen und Ergänzungen. Dieselben sind in den Verbandsstationen einzusehen wie auch käuflich zu beziehen.

Hannover, den 10. Dez. 1891. (2524)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch - Niederländischer Verbands-Gütertarif, Heft 5. Verkehr mit Sachsen. Die am 15. d. Mts. durch den Nachtrag X bezw. II zum Niederländisch-Bayerischen Güter- bezw. Holztarif zur Einführung kommenden Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Delft, Haarlem, Maassluis, Piet - Gyzenbrug, Schiedam, Veenenburg, Vlaardingen, Vogelenzang und Ymuiden der Holländischen Eisenbahn einerseits und den Bayerisch - Sächsischen Wettbewerbsstationen Eger, Franzensbad und Hof andererseits werden mit demselben Tage in den in der Ueberschrift bezeichneten Tarif übernommen. (2525)

Elberfeld, den 11. Dezember 1891.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband (Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr). Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1892 wird die Station Konstanz Lagerhaus der Grossh. Badischen Staatsbahnen in den Süddeutschen Getreidetarif Theil III Heft Nr. 2 vom 10. April 1891 einbezogen.

Die direkten Frachtsätze sind durch Abzug nachstehender Beträge und zwar:

0,18 ℳ für Getreide etc. und
0,15 „ „ Kleie etc.

je für 100 kg und von den für Radolfzell bestehenden Sätzen zu bilden.

Im Kilometerzeiger ist nachzutragen:

Seite des Tarifes	Schnittpunkt Nr.	1	2	3
		Kilometer		
231	Konstanz Lagerhaus	45	285	—

Bezüglich der Einlagerung (Reexpedition) gelten die gleichen Bestimmungen wie für Radolfzell.

München, den 10. Dezember 1891. (2526)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Theil II Heft 1, 2 und 3. Mit dem 1. Januar 1892 gelangen neue direkte Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 3 (Eisen und Stahl, Eisen und Stahlwaaren) und 4 (landwirthschaftliche Maschinen) im Verkehr mit der Station Sinaia der Rumänischen Eisenbahnen zur Einführung, welche bei den betheiligten Verbandstationen sowie bei den Verbandverwaltungen zu erfahren sind.

Breslau, den 11. Dezember 1891. (2527)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandverwaltungen.

Bayerisch-Böhmischer Cementverkehr. Am 1. Januar 1892 gelangt der Nachtrag II zum Ausnahmetarif vom 1. Juni 1890 für die Beförderung von Cement ab Kiefersfelden und Kufstein nach Böhmen zur Einführung.

München, den 3. Dezember 1891. (2528)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband. Die unter a) verzeichneten Frachtsätze des ab 1. Oktober l. J. gültigen Ausnahmetarifs für die Beförderung von Kaolin im Verkehr zwischen Stationen der K. K. priv. Böhmischen Westbahn und der K. K. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der K. Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits finden nunmehr auch auf den Artikel „Chamottesteine (Kaolinsteine, Chamotteziegel)“ Anwendung.

München, den 6. Dezember 1891. (2529)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Am 31. Dezember l. J. gelangt der Nachtrag X zu Tarifheft II, sowie der Nachtrag XII zu Tarifheft III für den Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Güterverkehr zur Einführung.

München, den 6. Dezember 1891. (2530)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Eisenbahnverband (Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr). Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1892 gelangt ein Ausnahmetarif für Eicheln für den Verkehr zwischen Sziszek (Sissek), Station der K. K. priv. Südbahngesellschaft, einerseits und Süddeutschen Tarifstationen andererseits zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes werden von den betheiligten Eisenbahnverwaltungen auf Bestellung unentgeltlich abgegeben.

München, den 8. Dezember 1891. (2531)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Werrabahn - Schweizerischer Güter-Verkehr. Die im Theil II Heft 5, erste Abtheilung des Norddeutsch-Schweizerischen Verbands-Gütertarifs vom 1. Juni 1891 enthaltenen Frachtsätze für Eisenach Preussische Staatsbahn werden, mit Ausnahme der von und nach Dietikon, Ennenda, Goldach, Lintthal, Schwanden und Turgi bestehenden, ab 1. Januar 1892 auf Eisenach Werrabahn übertragen.

Nähere Auskunft ertheilt unsere Güter-Abfertigungsstelle Eisenach.

Meiningen, den 7. Dezember 1891. (2532)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.

Deutsch - Italienischer Verband. Die Bestimmung des Dienstbefehls Nr. 1, nach welcher die ausseritalienischen Schnittsätze nach Chiasso tr. für metallurgische Erzeugnisse in Wagenladungen, gekürzt um 60 Cts. pro Tonne, auch für Locarno transit (nach Italien) anwendbar sind, tritt mit dem 31. Januar n. J. ausser Kraft.

Wegen anderweiter Taxen für Locarno transit erfolgt weitere Mittheilung.

Strassburg, den 5. Dezember 1891. (2533)
Die geschäftsführende Verwaltung
für den Verkehr via Gotthard:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Staatsbahn-Verkehr Hannover-Berlin. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1892 wird die Haltestelle Rönnebeck der Farge-Vegesacker Eisenbahn mit direkten Entfernungen und Frachtsätzen in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen Auskunft.

Berlin, im Dezember 1891. (MG2534)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Westösterreichisch - Ungarischer Seehafen-Verband. An Stelle und unter Aufhebung der Tarifhefte 1 und 2 vom 1. Januar 1889 nebst Nachträgen treten mit Gültigkeit vom 1. Januar 1892 zwei neue Tarifhefte in Kraft. Dieselben enthalten neben zahlreichen Ermässigungen auch einzelne Erhöhungen, sowie Aufhebung der direkten Abfertigung in solchen Relationen, in welchen von den direkten Tarifsätzen bisher kein Gebrauch gemacht worden ist.

Die Frachtsätze der auf Ungarischem Gebiet gelegenen Stationen der K. K. priv. Südbahn - Gesellschaft treten erst mit einem besonders bekannt zu gebenden Zeitpunkt in Kraft. Bis dahin bleiben für diese Stationen die Sätze des Tarifs vom 1. Januar 1889 bestehen.

Druckabzüge sind zum Preise von 50 ₰ (30 kr.) für das Heft 1 und 30 ₰ (20 kr.) für das Heft 2 durch die Verbandstationen und durch die Auskunftsbüreaus in Berlin (Bhf. Alexanderplatz) und in Wien (Johannesgasse) zu beziehen.

Berlin, den 16. Dezember 1891. (MG2535)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Januar 1892 gelangen zu dem Mitteldeutschen Verbands - Gütertarife folgende Nachträge und zwar XXI zu Tarifheft Nr. 1, XX zu Heft Nr. 2, XXII zu Heft Nr. 3, II zu Heft Nr. 6 und XXIV zu Heft Nr. 7 zur Ausgabe. Dieselben enthalten neben einzelnen Berichtigungen neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Döbern b. Forst, Wolfshain, Lüchow, Weimar W. G. Bhf., Jossa und Wixhausen, ferner Ergänzungen und Aenderungen der Ausnahmetarife für Twiste, für Düngemittel etc., für Petroleum und Naphta, sowie neue Ausnahmefrachtsätze für Hohlglas und Hohlglaswaaren im Verkehr zwischen Frankfurt a M. Hafen und Bodenbach sowie Tetschen und für Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate. Ausserdem werden aufgehoben die Ausnahmetarife 11 für zerlegte Lokomotiven und 27 für Kainit, ferner die Ausnahmefrachtsätze für Sprit und Spiritus der Station Wittenberg im Verkehr mit Bregenz, Friedrichshafen und Konstanz loco und transito. Soweit hierdurch Frachterhöhungen herbeigeführt werden, treten die seitherigen Sätze erst am 1. März 1892 ausser Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Güterabfertigungsstellen, woselbst auch die Tarifnachträge erhältlich sind.

Erfurt, den 11. Dezember 1891. (2536)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Böhmisch - Norddeutscher Kohlenverkehr. Am 1. Januar 1892 tritt ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen der Tarif vom 1. Juli 1888 nebst Nachträgen aufgehoben wird. Der neue Tarif bringt im allgemeinen Ermässigungen, bei einzelnen Verkehrsverbindungen aber auch Frachterhöhungen. Diese treten erst am 16. Februar 1892 in Wirksamkeit.

In den Tarif sind die Stationen Krupa und Renc der Buschtêhrader Eisenbahn, sowie eine grössere Anzahl von Stationen Kgl. Preussischer Direktionsbezirke usw. neu aufgenommen worden.

Abdrücke des Tarifs sind durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen zu beziehen.

Dresden, den 12. Dezember 1891. (2537)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im Norddeutsch - Bayerischen Seehafenverkehr werden vom 1. Januar k. J. an die Artikel getrocknete Südfrüchte (Rosinen, Korinthen, Sultaninen, Mandeln), sowie unbearbeitete Hörner zu den Sätzen des Ausnahmetarifs I a abgefertigt. (2538)

Hannover, den 9. Dezember 1891.
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

K. K. priv. Südbahn - Gesellschaft. Einführung des Nachtrages III zum Lokaltarife vom 1. Juli 1890. Mit 1. Januar 1892 tritt der Nachtrag III zum Lokaltarife vom 1. Juli 1890 in Kraft.

Der Nachtrag enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs vom 1. Juli 1890 und des Nachtrages II vom 1. Juli 1891, ferner einen neuen Tarif für die in der Station Triest von den Bahnarbeitern aus Anlass der zoll- und steueramtlichen Abfertigung bei den K. K. Zollamts-Exposituren am Bahnhofe zu besorgenden Verrichtungen, dann eine Kundmachung, betreffend Maassnahmen zur Verhütung der Thierquälerei beim Eisenbahntransporte.

Insoweit Erhöhungen eintreten, gelangen die Bestimmungen dieses Nachtrages erst vom 1. Februar 1892 zur Anwendung.

Exemplare des Nachtrages sind bei der kommerziellen Direktion in Wien, bei der Betriebsdirektion in Budapest und in den Stationen der gesellschaftlichen Linien zum Preise von 10 kr. Oe. W. per Stück zu erhalten.

Wien, den 15. Dezember 1891. (2539)

Oesterreichisch - Ungarisch - Vorarlberger und Lindauer Verkehr. Einführung der Nachträge I. Am 1. Januar 1892 gelangen die Nachträge I zu den vom 1. Juni 1891 gültigen Ausnahmetarifen für Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlprodukte etc. zur Ausgabe.

Exemplare dieser Nachträge sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen zum Preise von 10 kr. Oe. W. zu beziehen.

Wien, 8. Dezember 1891. (2540)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Galizische Carl Ludwig-bahn. Aufhebung des Sackleihdienstes für den Getreide- etc. Verkehr. Der mit 1. Juni a. c. eingeführte, in Nr. 39 vom 23. Mai a. c. pag. I verlautbarte Sackleihdienst für den Getreide- etc. Verkehr mit den Sackdepôtstationen Podwoloczyska, Brody, Sokal, Krystynopol, Rawa ruska und Nadbrzezie — wird mit 1. Januar 1892 ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 10. Dezember 1891. (2541)

Prager Transittarif. Zum Prager Transittarif, gültig vom 1. September 1890, erscheint mit 1. Januar 1892 der Nachtrag II. Derselbe enthält theilweise ermässigte Frachtsätze für diverse Relationen, sowie die Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes I (für Getreide etc.) und hierdurch bedingte Berichtigungen des Haupttarifes.

Prag, am 11. Dezember 1891. (2542)
Im Namen der betheiligten Verwaltungen:
Die Betriebsdirektion
der K. K. pr. Böhmischen Westbahn.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Einführung eines Ausnahmetarifes für den Oberschlesisch - Mährisch - Oesterr.-Schlesischen Kohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1892 gelangt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Koks von Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Breslau nach Stationen:

1. der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen:
   a) Erbersdorf-Würbenthal,
   b) Kriegsdorf-Römerstadt,
   c) Sternberg-Wichstadtl-Lichtenau,
   d) Hohenstadt-Zöptau,
   e) Prossnitz-Triebitz (Mähr. Westbahn),
   f) Hannsdorf-Ziegenhals,
   g) Olmütz-Czellechowitz;
2. der Mährisch - Schlesischen Centralbahn;
3. der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:
   a) Strecken Adamsthal-Skalic-Boskowic, Stefanau-Landskron, Silnoka-Znaim, Strelitz-Trebitsch,
   b) Mähr. Transversalbahn (Brünn-Bisenz - Ung. Hradisch - Vlarapass),
   c) Lokalbahnen Schwarzbach - Littau und Brünn-Tischnowitz

zur Einführung.

Durch diesen Tarif werden aufgehoben die Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Koks von Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Breslau nach:

1. den Stationen der vom Oesterr. Staate betriebenen Privatbahnlinien Sternberg - Wichstadtl - Lichtenau und Hohenstadt - Zöptau, der Lokalbahn Hannsdorf - Ziegenhals, Station Hohenstadt (Oe. U. St. E. G.), der Lokalbahn Prossnitz-Triebitz mit Abzweigung nach Czellechowitz und Gr. Opatowitz vom 1. Januar 1890 nebst Nachträgen I und II,
2. den Stationen der Mährisch - Schlesischen Centralbahn und der K. K. Oesterr. Staatsbahnen Kriegsdorf-Römerstadt und Erbersdorf - Würbenthal vom 1. August 1884 nebst Nachträgen I—X und
3. nach Stationen a) der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft, Strecken Adamsthal - Skalitz - Boskowitz, Silnoka - Mislitz, Strelitz - Trebitsch, Stefanau - Landskron, b) Mährischen Transversalbahn (Strecke Brünn-Bisenz-Ung. Hradisch - Ung. Brod), c) Lokalbahnen Schwarzbach-Littau und Brünn-Tischnowitz, d) Königl. Ungar. Staatsbahnen (Strecke Bruck a. d. L.-Szt. János) vom 1. April 1888 nebst Nachträgen I—IV bezüglich der unter a, b und c genannten Linien. Die Frachtsätze nach den Stationen der Ungarischen Staatseisenbahnen bleiben bis auf weiteres noch in Kraft.

Druckabzüge des Tarifs sind von den betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Wien, am 12. Dezember 1891. (2543)
Die K. K. Generaldirektion,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich. Am 1. Januar 1892 treten in Wirksamkeit:

a) Der Nachtrag VII zum Tarife Theil II, Heft 1, enthaltend Ausnahmetarife Nr. 29 a, b und c (Zucker für den Seeexport), Aufnahme der Station Arnau in den Ausnahmetarif 2

(Stückgüter) und der Station Battelau in den Ausnahmetarif 17 (Zündhölzchen), ferner Berichtigungen und Ergänzungen zu den Tarifnachträgen V und VI;

b) Nachtrag V zum Tarife Theil II, Heft 2 für oben genannten Verband, enthaltend die Einbeziehung der Station Zauchtel in den Ausnahmetarif 6 (Tabak).

Exemplare dieser Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Wien, am 8. Dezember 1891. (2544)

Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Ausgabe des Nachtrages III zum Lokalgütertarife vom 1. März 1889. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1892 tritt zum hierseitigen Lokalgütertarife vom 1. März 1889 der Nachtrag III in Kraft.

Derselbe enthält in der Hauptsache ermässigte, theilweise im Verordnungsblatte publizirte und bisher im Kartirungswege bestandene Frachtsätze für einzelne Relationen im Kohlen- und Güterverkehre, sowie ein neues Verzeichniss der Schleppbahngebühren.

Exemplare dieses Nachtrages III sind durch die gefertigte Direktion, sowie durch die Stationen zum Preise von 10 kr. Oe. W. per Stück erhältlich.

Teplitz, den 11. Dezember 1891. (2547)
Die Direktion.

4. Verdingungen.

Ausschreibung auf Lieferung von hölzernen Schwellen und Kleineisenzeug. Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von:

a) 48 000 Stück eichenen oder kiefernen Bahnschwellen,
3 390 „ eichenen Weichenschwellen,
b) 437 t Schienenlaschen,
1 425 „ Schienenunterlagsplatten,
491 „ Kleineisenzeug, bestehend aus Bolzen, Schienennägel und Schwellenschrauben,
c) 265 000 Stück federnden Unterlagsringen.

Angebote sind, mit entsprechender Aufschrift versehen, bis spätestens zum Verdingungstermine
für a) Mittwoch, den 30. Dezember d. J., Vormittags 11 Uhr,
für b) und c) Donnerstag, den 31. Dezember d. J., Vormittags 11 Uhr,
versiegelt und postfrei an das unterzeichnete Büreau hier, Brüderstrasse 36, einzureichen. Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von je 50 ₰ für a) und c) und 2 ℳ für b) in Baar oder in Postmarken à 10 ₰ unfrankirt entnommen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 11. Dezember 1891. (2546)
Materialienbüreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Ausschreibung von Werkstatts-Nutzhölzern. Zur Verdingung der in den Hauptwerkstätten Breslau O/S., Breslau-Oderthor und Posen und in den Nebenwerkstätten Kattowitz und Ratibor im Jahre 1892/93 erforderlichen Nutzhölzer ist Termin auf Montag, den 11. Januar 1892, Vormittags 11 Uhr im unterzeichneten Büreau, Brüderstrasse Nr. 36, anberaumt.

Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Nutzhölzern" versiegelt und postfrei einzureichen. Die Lieferungsbedingungen nebst Angebotsverzeichniss liegen daselbst im Zimmer 33 zur Einsicht aus, können auch gegen vorherige Einsendung von 1 ℳ in Baar oder in Briefmarken zu 10 ₰ unfrankirt bezogen werden. Der Zuschlag erfolgt innerhalb 4 Wochen nach dem Termine.

Breslau, den 10. Dezember 1891. (2547)
Materialienbüreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Ausschreibung von Betriebsmaterialien betreffend. Die Lieferung der im Jahre 1. April 1892/93 erforderlichen Betriebsmaterialien und zwar:

Gruppe I: raffinirtes und rohes Rüböl, Putzöl, Braunkohlentheeröl, Amerikanisches Petroleum und Rindstalg,

Gruppe II: Stearinlichte, Seife, Graphit, Stärkegummi, Chlorkalk, Desinfektionspulver, Putzpulver, Karbolsäure, Zündhölzer und Weizenstärke,

Gruppe III: Gewichts- und Plombirschnur, Bindestränge, Bindfaden, Glascylinder, Glimmercylinder, Lampenglocken, gläserne Petroleumbehälter, Banddochte, wollene und baumwollene Fadendochte, Strauch- und Piassavabesen, grobe Leinwand, Flachswerg, Putzwolle, Fackeln, Plomben, leinene Hand- und Betttücher, Decken- und Kissenbezüge,

Gruppe IV: Batteriestand-, Einsatz- und Ballongläser, Kupfervitriol, Bittersalz, Papierscheiben, gelochtes Papier, Isolatoren, Zinkcylinder, Kupferpole, verzinkter Telegraphen-Leitungsdraht, Kupferdraht, eiserne Ankerhaken, Spannkonsole und blaue Apparatfarbe,

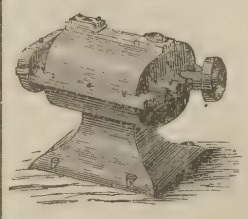
soll verdungen werden. Termin: 12. Januar k. J., Vormittags 11 Uhr, im unterzeichneten Büreau, Brüderstrasse 36, an welches die Angebote verschlossen und postfrei mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Betriebsmaterialien" einzusenden sind. Lieferungsbedingungen und Angebotstabellen liegen im unterzeichneten Büreau zur Einsicht aus, können auch von dort gegen Einsendung von 50 ₰ baar oder in Briefmarken zu 10 oder 20 ₰ für jede Gruppe portopflichtig bezogen werden. In den Anträgen ist die Gruppe zu bezeichnen, für welche die Bedingungen verlangt werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

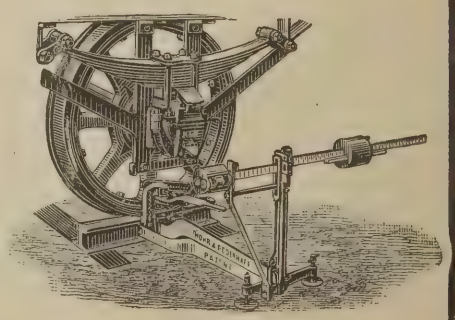
Breslau, den 12. Dezember 1891. (2548)
Materialienbüreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Taschen-Plombirzangen von Gusstahl für Bremsenverschlüsse,
das Beste, was für diesen Zweck existirt, empfiehlt die
Gandenberger'sche Maschinenfabrik Georg Goebel in Darmstadt.
Specialität: Fahrkartenmaschinen und Apparate.

Mannheimer Maschinenfabrik Mohr & Federhaff, Mannheim
liefert als langjährige Specialität:
Krahnen und Hebevorrichtungen jeder Art.
Dampfkrahnen, Hydraulische Krahnen, Handkrahnen und electrische Krahnen,
Bockkrahnen, Laufkrahnen, Waggonkrahnen.
Patent-Sicherheits-Aufzüge
für Hand-, Dampf-, hydraulischen u. electrischen Betrieb, den neuesten Anforderungen entsprechend. (D. R.-P. 30391.)
Waagen mit und ohne selbstthätigen Billetdruckapparat.
Waggonwaagen, mit und ohne Geleisunterbrechung.
Gepäckzeigerwaagen,
Transportable Locomotiv-Controllwaagen.
Rootsgebläse, Feldschmieden, Schmiedeherde.
Materialprüfungsmaschinen. Zählapparate.





Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 15). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 99. **Zeitung des Vereins** 1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 25 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 123 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 19. Dezember 1891.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 19. Dezember 1891.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Inhalt:

Von Altona nach San Francisco. (Fortsetzung.)
Die Niederländ. Staatsbahnen an der Westküste Sumatras.
Vereins-Mittheilungen:
Neue Vereinsbahnstrecken.
Rundschreiben.
Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Der Ungar. Motivenbericht über den Art. 15 der neuen Handelsverträge.
Viehseuchen - Uebereinkommen zwischen Oesterr. u. Deutschl.
Staatl. Subventionen u. Garantievorschüsse an Oesterr. Eisenb.
Ertheilung bezw. Erstreckung d. Vorkonzessionen in Oesterr.
Verfügung gegen Ueberfüllung der Wagen.
Zugverspätungen im Oktbr. 1891.
Stand der Obst- und Wildbaumkulturen längs der Oesterr. Eisenbahnen Ende 1890.
Eröffnung der Marchthalbahn.
Eröffnung von Haltestellen.
Geschichtliche Entwickelung der Eisenbahn-Gütertarife.
Auszeichnungen.
Börsenbericht.
Aus der Schweiz:
Prozess des Bundes gegen die Gotthard- und Nordostbahn.
Entlassungsbegehren d. Bundespräsidenten Welti.
Eisenbahnunfall bei Döttingen.
Schweizerische Nordostbahn.
Aus Italien:
Die Südbahn-Gesellschaft in 1890.
Mittelmeerbahnen.
Seil-, Tram- u. elektr. Bahnen.
Oberlandesgerichts-Entscheid.:
Erkenntniss vom 5/5. 1891.
Personalnachrichten:
Aus Württemberg.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Schliessung von Stationen.
2. Güterverkehr.
3. Personen- und Gepäckverkehr.
4. Lieferfristen.
5. Eisenbahn-Effektenverkehr.
6. Verdingungen.
7. Verkauf von Altmaterialien.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Von Altona nach San Francisco.

(Fortsetzung aus Nr. 97.)

7. Ueber Ogden-Omaha nach Chicago. Am Niagara. Wiederankunft in Newyork.

Die längste Eisenbahnfahrt, die ich auf meiner Ueberlandstour ununterbrochen zurückzulegen hatte, lag vor mir; von Montag Abend bis Freitag Nachmittag: vier Nächte und beinah ebenso viel Tage sollte ich unterwegs sein, aber die Aussicht schreckte mich nicht. „τέτλαθι δὴ κραδίη; καὶ κύντερον ἄλλο ποτ ἔτλης“ rief ich, mit dem gleichfalls vielgereisten Odysseus mir zu, als ich in Oakland den Zug der Central Pacific bestieg; im Uebrigen verliess ich mich auf meine starken Nerven und auf Pullman, und was mich vor Allem aufrecht erhielt, war der Gedanke, dass es auf diesem Wege, wenn auch in Etappen, wieder heimwärts ging.

Als ich Dienstag früh aus meinem Oberbett heraus und glücklich auf den Fussboden gelangt bin, befinden wir uns auf der Höhe der Sierra Nevada. Während ich anfange, mich zu rasiren, was bei der vorzüglichen Gangart der Wagen ohne Schwierigkeit vor sich geht, kommen wir unter die berühmten Schneeschutzdächer, die sich meilenweit in kurzen Unterbrechungen an einander reihen, und da es die ganze Zeit über fast völlig dunkel ist, habe ich das Vergnügen, nahezu eine Stunde mit eingeseiftem Antlitz dazustehen. Hinter Wadsworth tauchen wir wieder in die Wüste, deren entsetzliche Oede wiederum einzig durch die Station Humboldt erfreulich unterbrochen wird. So lange es meine Augen nicht anstrengt, lese ich in den Büchern, die ein mitfahrender Kolporteur stossweise zur Auswahl auf meinem Tische niedergelegt hat und unter denen ich einige recht gute Romane entdecke, wie „Mr. Barnes of Newyork“ von Gunter, die reizendste Reiselektüre, die man sich denken kann, und „Beatrice“ von Rider Haggard, eine Herzensgeschichte von hoher poetischer Schönheit. „The book of Mormon“ dagegen, die Mormonenbibel, lege ich nach mehreren vergeblichen Versuchen, mich drinnen zu vertiefen, endgültig weg; das Buch ist so öde und einschläfernd, dass Mark Twain es mit Recht „chloroform in print“, gedrucktes Chloroform, benennt.

Mit mir im Zuge befinden sich drei Preussische Offiziere, die, auf der Heimtour von einer Weltumsegelung begriffen, infolge einer Aenderung in ihren Reisedispositionen seit Monaten ohne jede Nachricht aus der Heimath geblieben sind

und nun von mir über Alles, was sich inzwischen Wichtiges zugetragen hat, unterrichtet sein möchten. Ich schicke mich an, ihnen einen kurzen Abriss über die jüngsten Phasen der neusten Weltgeschichte zu geben; doch als einer der Herren gleich Anfangs, zwischen Humboldt und Winnemucca mich mit der Frage unterbricht, welche interessanten Ernennungen und Beförderungen in den letzten Nummern des Militär-Wochenblattes enthalten seien, muss ich mit Faust sagen: „Hier stock' ich schon; wer hilft mir weiter fort?"

Unter Plaudern, Lesen, Essen und Schlafen vergeht der Tag und die folgende Nacht, und am zweiten Morgen sind wir in Ogden, dem Knotenpunkt der Central und Union Pacific Bahn, wo am 10. Mai 1869 bei Vollendung des Baues der ersten grossen Ueberlandsroute die letzten Schienen der von Ost und West einander entgegengeführten Linien mit silbernen Nägeln befestigt wurden. Wir stellen unsere Uhr eine Stunde vor, denn wir kommen jetzt in das Gebiet der „mountain time" oder Gebirgszeit, die bis North Platte maassgebend ist, während von der Küste des Stillen Ozeans oder Pacific bis Ogden die Pacific time gilt. Den mehr als einstündigen Aufenthalt, der uns vergönnt ist, benutze ich, um auf dem Bahnhof, der auf einem Hochplateau inmitten der schneebedeckten Höhen des Wahsatchgebirges prächtig belegenen Station auf- und abspazierend frische Luft zu schöpfen und dann mit dem Stationsvorsteher, dem ersten, dessen ich bis jetzt überhaupt habhaft geworden, ein längeres Gespräch zu führen. Um zehn Uhr sind wir wieder unterwegs und um die Mittagszeit passiren wir noch ein Mal zwei grandiose Schluchten, den Weber und Echo Cañon, um dann allmählich die hohen Berge hinter uns zu lassen und hinter Green River auf eine längere Strecke eine einförmige, reizlose Ebene zu durchfahren. Am Donnerstag sind wir zu frühester Morgenstunde in Cheyenne, der Hauptstadt von Wyoming, und nachdem wir über zweihundert Meilen durch welliges Prairieland kutschirt sind, in dem ausser einigen spärlichen, in weiten Abständen zerstreut daliegenden Ansiedelungen nichts zu sehen als zahllose, nur hier und da von berittenen Hirten, den sog. Cowboys, bewachte Rinder, kommen wir gegen Mittag nach North Platte im Staate Nebraska und damit in das Gebiet der „central time" oder mittleren Zeit. An umfangreichen Werkstätten und Lokomotivschuppen vorbei fahren wir zu einem längeren Halt in die Station ein, in deren nächster Nähe sich die ausgedehnten Besitzungen und Viehstände des in ganz Europa und Amerika unter dem Namen Buffalo Bill bekannten Obersten und Senators Cody befinden. Hinter North Platte senkt sich der Boden merklich; eine Reihe von Stunden läuft die Bahn, immer noch durch blosses Weideland, am Ufer des Platte River, entlang, erst spät am Nachmittag zeigen sich bebaute Felder und dichtere Ortschaften, und nach neun Uhr Abends sind wir in Omaha, der grössten Stadt in Nebraska, Knotenpunkt von dreizehn Eisenbahnen und Endstation der Union Pacific, wenn auch deren Linie selbst noch über den Missouri bis Council Bluffs geht. Auf einer grossartigen, 2900 Fuss langen und 50 Fuss über Hochwasser liegenden Brücke setzen wir über den Strom, und zwanzig Minuten nach der Abfahrt von Omaha verlassen wir den Zug, der uns von Ogden, eine Strecke von 1034 Meilen, bis hierher gebracht hat.

In Council Bluffs treffen alle Bahnen zusammen, welche von Norden und Osten her an die Union Pacific Anschluss suchen; allein von Chicago führen fünf Linien hierher: die Chicago and Northwestern, die Chicago, Rock Island and Pacific, die Chicago, Milwaukee and St. Paul, die Wabash, St. Louis and Pacific und die Chicago, Burlington and Quincy Bahn. Ich benutze die letztere, die südlichste und bin bald nach zehn Uhr bereits friedlich auf der schon in San Francisco gesicherten Lagerstatt gebettet. Während der Nacht durchfahren wir den Staat Jowa, und Freitag früh erwache ich zeitig genug, um bei Burlington, einem malerisch belegenen Ort, noch ein letztes Mal den Mississippi zu sehen, den wir auf einer prächtigen Brücke überschreiten. Jenseits des Stromes sind wir im Staate Illinois, und durch fruchtbares Gelände, an üppigen Weizenfeldern und freundlichen Farmen vorüber geht es weiter, bis wir um ein Uhr Nachmittags in Chicago eintreffen.

Kaum eine viertel Stunde später bin ich mit meinem Gepäck im Palmer House abgesetzt, einer acht Stock hohen Riesen-Karavanserei, in deren geräumiger, in einen prächtigen Lichthof ausmündenden Vorhalle ein Gewühl herrscht, wie auf einem Jahrmarkt. Während ich mich der langen Reihe von Reisenden anschliesse, die bereits vor mir längs der in der Mitte des Vestibüls angebrachten „office" Queue bilden, um Zimmer angewiesen zu bekommen, hält ein Omnibus nach dem andern vor dem Hôtel, jeder eine neue volle Ladung von Menschen und haushohen Koffern mit sich bringend. All' das sammelt sich um uns, und Alles, lebendes wie todtes Gut, wird mit anerkennenswerther Geschwindigkeit und ohne viel Weiterungen und Worte untergebracht. So lange noch Platz verfügbar, was bei der Massenhaftigkeit der vorhandenen Räume fast stets der Fall, wird dem Reisenden, der sich an der Reihe befindet, d. h. der glücklich bis zu dem hochgebietenden „gentleman at the office" vorgedrungen ist, ohne dass er ein Wort zu verlieren braucht, von letzterem wortlos das grosse Fremdenbuch zur Einzeichnung des Namens hingereicht, und sobald dies geschehen, ebenso wortlos der Schlüssel zum Zimmer eingehändigt. Unmittelbar darauf fährt, von je einem Schwarzen eskortirt, in einem Lift der neue Ankömmling, in einem andern sein Gepäck in die Höhe; wenige Augenblicke später befindet man sich mit seinen sieben Sachen in dem überwiesenen Quartier, und damit hat die Fürsorge der Hôteldirektion für ihren Gast der Hauptsache nach ihr Ende. Diese Vorgänge spielen sich in ihrer gesammten Reihenfolge in allen grossen Amerikanischen Hôtels mehr oder weniger gleichmässig ab; das überaus Zweckmässige der ganzen Einrichtung kam mir nirgends mehr zum Bewusstsein als im Palmer House zu Chicago.

Ich selbst werde dort im fünften Stock abgeladen und recht befriedigend untergebracht, nehme das landesübliche, nach der viertägigen Eisenbahnfahrt doppelt wohlthätige Bad, ziehe endlich ein Mal frische Wäsche sowie andere, nicht staubgetränkte Kleidung an, und bald nach zwei Uhr fahre ich bereits wieder in die Tiefe. Glücklich unten angelangt, treffe ich in der Vorhalle zu meiner grossen Freude einen Reisegefährten von der „Normannia", der, wie er mir erzählt, seit bereits vierzehn Tagen sich in Chicago aufhält und mit demselben Schiffe wie ich die Rückfahrt nach Europa zu machen beabsichtigt. Es ist ein liebenswürdiger älterer Herr mit dem seltenen Namen Müller, und unter seiner kundigen Führung beginne ich alsbald meine Wanderung durch die Stadt.

Der Eindruck, der sich alsbald aufdrängt, sowie man nur durch einige der Hauptstrassen gegangen, ist der des Aussergewöhnlichen, Riesenhaften in den räumlichen Anlagen sowie im ganzen Leben und Verkehr. Spielt die Grösse der Verhältnisse in den Vereinigten Staaten überhaupt eine wichtigere Rolle, als in irgend einem anderen Lande, so lässt das in dieser Hinsicht in Chicago Erreichte Alles von andern Städten der Union Geleistete weit hinter sich zurück und grenzt ans Unglaubliche. Galt das Palmer House mit seinen über ein ganzes Strassenviereck sich ausdehnenden Baulichkeiten und seinen achthundertfünfzehn Zimmern bis vor kurzem als eins der grössten Gasthäuser der Welt, so ist es jetzt völlig in den Schatten gestellt durch das im vorigen Jahre eröffnete Auditorium-Hotel, einen kolossalen, palastartigen Quaderbau mit zehn Stockwerken, der neben so und so viel hundert Logirzimmern und zahllosen, mit exotischer Pracht ausgestatteten Gesellschaftsräumen ein Theater mit achttausend Sitzplätzen enthält und besonders dadurch merkwürdig ist, dass man den Speisesaal, um den Gästen neben einem guten Mahl einen grossartigen Rundblick über die Stadt und den Michigan See zu bieten, in den zehnten Stock gelegt hat. Und diese Riesenbauten sind nicht etwa Ausnahmen;

Tacoma und Owings Building sind je dreizehn Stock hoch, Pullman Building, in dem die Büreaus der gleichnamigen Aktiengesellschaft untergebracht sind, zählt neun Etagen, und in State, Clark und Madison street, den Hauptgeschäftsstrassen, bilden die sieben- und achtstöckigen Häuser die Regel. Durchweg aus solidestem Material, zum grossen Theil aus Braunsteinquadern im Barockstyl aufgeführt, machen sie einen imponirenden Eindruck, der allerdings einen etwas ungemüthlichen Beigeschmack erhält durch die, der Feuersgefahr halber angebrachten eisernen Treppen, welche von oben bis zum ersten Stockwerk an den Aussenseiten entlang führen. Der in der Ausstattung der einzelnen Riesenmagazine und ihrer Schaufenster entfaltete Prunk entspricht der Grossartigkeit und Kostspieligkeit der Gebäude, und auf den Strassen selbst herrscht in der Hauptgeschäftszeit ein Leben und Treiben, gegen welches selbst Newyork und San Franscisco zurücktreten. Neben einem Strom von Fussgängern, der sich zeitweise zu einer undurchdringlichen Masse aufstaut, ergiesst sich auf dem Fahrweg unter betäubendem Lärm ein wahres Tohu Wabohu von Fuhrwerken aller Art, unter denen wieder die cable cars die Hauptrolle spielen. Zu vier und fünf aneinander gehängt, durchjagen sie im schnellsten Tempo die Strassen, meist nicht nur auf allen Sitzplätzen, sondern auch in den Zwischengängen, an den Seiten und auf den Trittbrettern derartig besetzt, dass man nicht begreift, wie die Menschen hinein- und wieder herauskommen. Und dieser riesenhaft gewaltige, über jedes gewohnte Maass hinausgehende Verkehr spielt sich ab auf einem Platz, der erst im Jahre 1837 das Städterecht erhielt, der vor fünfzig Jahren nicht mehr als 4 500 und im Jahre 1850 noch nicht ganz 30 000 Einwohner besass. Erst mit der Entwickelung der Eisenbahnen beginnt ein schnelleres Wachsthum, sodass 1860: 110 000 und 1870 bereits 300 000 Einwohner vorhanden sind. Im Oktober 1871 war Chicago der Schauplatz eines furchtbaren Feuers, das drei Tage wüthete, bei dem gegen 200 Menschen ums Leben kamen, 17 400 Häuser zerstört und 98 500 Personen obdachlos gemacht wurden. Kaum war der Brand zu Ende, so wurde, ehe noch überall die rauchenden Trümmer weggeräumt waren, mit dem Wiederaufbau der Stadt begonnen, die an derselben Stelle mit einer Schnelligkeit, in einer Pracht und Grossartigkeit sich neu erhob, die ohne Gleichen dasteht. Im Jahre 1880 zählte Chicago bereits gegen 500 000 Einwohner, und der neueste Census von 1890 ergab **1 056 000** Seelen, sodass sich schon jetzt annähernd der Zeitpunkt bestimmen lässt, mit dem es Newyork überflügelt haben wird.

Der Grund für diese staunenswerthe, beispiellose Entwickelung ist in der überaus günstigen Lage der Stadt zu suchen; am südwestlichen Ende des Michigan Sees belegen, der auf der Westküste ausser Milwaukee keinen brauchbaren Hafen hat, und durch den See sowie den Chicago River mit einer Wasserfront versehen, die auf eine Länge von dreissig Meilen für den Handel und namentlich für die Anlage zahlreicher Holz- und Kohlenplätze, Elevatoren, Speicher und Waarenhäuser sich nutzbar machen liess, ist Chicago ausserdem durch Kanäle mit dem Mississippi wie mit dem Hudson verbunden und damit im Besitze direkter Wasserstrassen nach dem Golf von Mexiko wie nach Newyork. Hierzu kommt, dass es im Laufe der Zeit End- und Knotenpunkt von nahezu dreissig Eisenbahnlinien geworden ist, auf denen Weizen und Vieh in ungezählten Mengen aus dem Westen heranströmt, um im Rohzustande oder verarbeitet, zu Lande oder zu Wasser nach der Ostküste und von dort über das Meer nach den fleisch- und getreidebedürftigen Ländern Europas weiter zu gehen. Auf diese Weise ist Chicago, dessen Haupthandelsartikel, wie dies in St. Louis der Fall, Getreide, Vieh und „provisions“ bilden, in noch ungleich grösserem Maasse als letzteres, zu einem Hauptschnittpunkt des Verkehrs vom Westen nach dem Osten geworden und hat sich allmählich zu einem Handelsplatz entwickelt, dem in der neuen Welt nur noch Newyork im Rang vorangeht.

Nachdem wir in dem wilden Treiben auf den Strassen uns genugsam umgeschaut und die himmelhohen Bauten, die prächtigen Geschäftshäuser, wie die prunkenden Privatpaläste bis zur Ermüdung angestaunt hatten, kehrten wir ins Hôtel zurück, um eine leibliche Stärkung zu uns zu nehmen. Am Eingang des, selbstredend wieder riesengrossen Speisesaals, in dem hunderte von Menschen an kleinen runden Tischen tafelten, empfing uns ein Schwarzer in tadellosem Gesellschaftsanzug, der jedem Gaste Hut und Stock oder Schirm abnahm, um, ohne dass er eine Nummer, Marke oder dergleichen verabreicht oder die Gegenstände irgendwie mit einem Erkennungszeichen versehen hätte, beim Weggehen jedem das Seine mit unfehlbarer Sicherheit richtig zurückzugeben, ein Vorgang, den ich schon in andern Städten beobachtet hatte, der mir aber nie so erstaunlich und verblüffend erschienen war, wie gerade im Palmer House mit seinen zahllosen Tischgästen.

Nach dem Diner besuchten wir das Chicago Opera House, wo unter dem Titel „the cristal slipper or little Cinderella“ die altbekannte Aschenbrödel-Feerie in prächtiger Ausstattung gegeben wurde, aber eine so tropische Hitze herrschte, dass wir nach dem ersten Akte auf- und davon gingen, um in einem kühlen Deutschen Bierkeller mit einem dritten Landsmann, der sich zu uns gesellt hatte, bis um Mitternacht gemüthlich zu plaudern.

Der nächste Vormittag war dem Besuch von Pullman City gewidmet, der von Pullman's Palace Car Company im Anfang der achtziger Jahre zehn Meilen südlich von Chicago am Ufer des Lake Calumet auf damaligem Prärieland für die Werkstätten und Arbeiter der Gesellschaft angelegten Stadt. In den grossartigen Fabrikanlagen, in denen wir, nach erhaltener Erlaubniss von einem Deutschen Werkführer herumgeführt und aufs Bereitwilligste über alles Wissenswerthe unterrichtet wurden, werden nicht nur die eigentlichen Palast-, Schlaf- und Speisewagen, von denen Ende 1889, nach dem damals erstatteten Jahresbericht bereits 2 000 Stück auf einem Netz von 117 850 Meilen Amerikanischer, Englischer und Italienischer Eisenbahnen im Betriebe waren, sondern auch gewöhnliche Personen- sowie Güterwagen gebaut, und Alles, was vom Grössten bis zum Feinsten zur inneren Einrichtung und Ausstattung an Holz-, Eisen-, Glas-, Malerei- und Polsterarbeit erforderlich ist, wird hier gleichfalls hergestellt. Daneben befinden sich die Werkstätten der „Allen'schen Papierwagenräder-Gesellschaft“, die grossen Werke der „Union Foundry“, die Wagenräderfabrik der „Pullman Iron and Steel Company“ sowie verschiedene, anderen Gesellschaften gehörige Anlagen wie Schmieden, Ziegeleien und eine Gasbereitungsanstalt am Orte vereinigt. Allein in der Pullman'schen Wagenfabrik werden fünf- bis sechstausend Arbeiter regelmässig beschäftigt, und die der Hauptsache nach eigens für dies Personal nebst den dazu gehörigen Werkführern und Beamten geschaffenen Wohnstätten machen ebenso wie die ganze Stadt, die in ihrer Gesammtanlage auf den von George Pullman, dem Präsidenten der Gesellschaft, seiner Zeit persönlich angegebenen Plänen und Anweisungen beruht, einen überaus freundlichen, anmuthigen Eindruck, der in keiner Weise den Gedanken an eigentliche Arbeiterquartiere aufkommen lässt, sondern weit mehr an den eleganten Vorort einer Grossstadt erinnert. Die Strassen sind breit und gut chaussirt, an beiden Seiten mit Bäumen bepflanzt und sorgfältig rein gehalten; die durchgehends aus rothen Ziegeln aufgeführten Häuser entbehren nicht einer gewissen, das Auge erfreuenden Mannigfaltigkeit in der Bauart, und grüne Rasenplätze unterbrechen angenehm die langen Reihen. Eine freundliche, thurmgeschmückte Kirche, ein öffentlicher Park, ein stattliches Hôtel, eine geräumige Markthalle und ein geschmackvoll ausgestattetes Theater sind gleichfalls vorhanden, und für den Unterricht der Kinder ist durch Schulen gesorgt, in denen mehr als zwölfhundert Knaben und Mädchen von dreiundzwanzig Lehrern unterwiesen werden, während für die weitere Fortbildung der Erwachsenen durch besondere Abendstunden sowie durch eine

vortreffliche, namentlich auch mit Fachschriften reichlich versehene Bibliothek ausreichende Gelegenheit gegeben ist.

Die Pullman-Stadt hat sich als ein für die Gesellschaft durchaus rentables Unternehmen erwiesen; die ganze Schöpfung soll jedoch zugleich einen praktischen Beitrag zur Lösung der sozialen Frage darstellen und in diesem Sinne wird sie in den Vereinigten Staaten allgemein als ein arbeiterfreundliches Unternehmen ersten Ranges aufgefasst, wenngleich gerade diejenigen, denen all die wohlthätigen Einrichtungen gelten, die Arbeiter selbst, zum grossen Theil anderer Ansicht sind und sich durch die in vielfacher Hinsicht bis zum Despotismus gesteigerte und dadurch dem Amerikanischen Unabhängigkeitssinn tiefinnerlichst widerstrebende Bevormundung bedrückt fühlen; ein Zustand, der sich nothwendigerweise daraus entwickelt hat, dass Alles und Jedes in der Stadt der Pullman-Gesellschaft als Eigenthum oder Monopol gehört, und dass Letztere von den Machtbefugnissen, die ihr namentlich zufolge des allgemeinen Miethverhältnisses und der kurzen Kündigungsfristen zustehen, häufig in einer Weise Gebrauch macht, die ein richtiges Heimathsgefühl nicht aufkommen lässt.

Der Nachmittag brachte uns als hoch interessantes Schauspiel ein grosses Wettrennen, das Amerikanische Derby, das bei prächtigem Wetter eine unabsehbare Menge in die grüne Ebene vor die Stadt hinaus gelockt hatte. Neben tausenden von Leuten aus dem Volke war Alles vertreten, was Chicago an Eleganz und Reichthum aufzuweisen hatte, und der Luxus in Toiletten, Equipagen und Pferden überstieg Alles, was ich in dieser Beziehung je anderwärts gesehen. Auf dem ganzen Platze herrschte ein buntbewegtes Treiben und eine höchst animirte Stimmung, die sich bis zu einem an Raserei grenzenden Jubel steigerte, als „Uncle Bob“, ein in Amerika von Amerikanischen Eltern geborenes Pferd den Hauptpreis gewann.

Zu unserem Bedauern war es inzwischen zu spät geworden, um noch an die Börse, eine der Hauptsehenswürdigkeiten Chicago's, zu gehen oder eins der berühmten Schlachthäuser zu besuchen, in denen jährlich so und so viel Millionen Schweine und Rinder geschlachtet werden, und das einzelne Stück Borstenvieh in weniger als zwei Minuten getödtet, rasirt, von sämmtlichen Eingeweiden befreit, zerhackt und zum Verpacken fertig auf Eis gelegt wird. Wir begnügten uns daher, noch eine Fahrt am See, den Lake shore drive entlang und bis zum Lincoln Park zu machen, uns an der Schiller-, Goethe-, Heine-Strasse und anderen Deutschen Namen in demselben zu erfreuen, sowie einen Blick auf die breiten, nach Pariser Muster angelegten Boulevards zu werfen, und nach einer vortrefflichen Mahlzeit im Palmer House verabschiedete ich mich um 10 Uhr Abends von meinem Schiffsgenossen, um auf der Michigan Centralbahn meine Reise fortzusetzen.

Sonntag früh sind wir in Detroit, der Hauptstadt von Michigan, wo wir über den Detroit river setzen, um einige Stunden durch Englisches Gebiet: die Canadische Provinz Ontario zu fahren; kurz vor vier Uhr Nachmittags wird „Falls View“ ausgerufen, ein Haltepunkt, der eigens angelegt ist, um denjenigen Reisenden, welche ohne Aufenthalt das Land von Ost nach West zu durchjagen genöthigt sind, wenigstens auf einige Minuten den Anblick des Niagara zu gewähren, der weit ab, tief unter der Bahn, weissgrünlich im Sonnenlichte schimmert und in dieser Entfernung in stolzer Ruhe dazuliegen scheint. Bald darauf fahren wir auf der berühmten Cantilever Brücke, einem ebenso kühn entworfenen, wie anmuthig ausgeführten Bauwerk, über den Fall, der sich hier schon in seiner ganzen Pracht und Herrlichkeit uns offenbart, und wenige Minuten später verlasse ich auf der, bereits wieder auf Amerikanischem Boden, im Staate Newyork belegenen Station Niagara Falls den Zug, um in dem, in nächster Nähe des „achten Weltwunders“ inmitten köstlichsten Waldesgrüns anmuthig und lieblich gelagerten Ort einen herrlichen Tag zu verleben.

Die Fälle des Niagara oder — um das Indianische Wort zu übersetzen — des „Donners der Gewässer“ werden durch den gleichnamigen Strom gebildet, der in einer Länge von etwa sieben Deutschen Meilen mit einem, zuerst nur mässigen Gefälle den Erie- mit dem tiefer belegenen Ontario-See verbindet und, nachdem er sich, dicht am Ausfluss bis zu einer Breite von 1150 m erweitert hat, über felsige Klippen etwa 50 m schroff hinabstürzt. Durch ein langgestrecktes, schmales Eiland, die Ziegen- oder Iris-Insel werden die Fälle in zwei Theile zerlegt, den 580 m breiten Canadischen, der seiner gekrümmten Form halber der Horse shoe oder Hufeisen-Fall genannt wird, und den Amerikanischen, der nur etwa halb so breit ist, wie ersterer.

Da die Fälle unter dem Niveau des umgebenden Landes liegen und auf dem Wege dorthin die Aussicht durch Bäume und Gebüsch verdeckt ist, so sind sie zunächst nur dem Ohre wahrnehmbar, während sie sich dem Blicke entziehen, bis man dicht am Rande des Stromes steht. Hier aber entfaltet sich im Fallen, im Tosen und Toben der Gewässer ein Schauspiel so staunenswerth, erhaben und überwältigend, dass es mir die Seele mit Schauern füllte und zugleich mit einem Gefühl innigsten Dankes dafür, dass es mir vergönnt war, so Schönes und Grossartiges zu sehen, ein Gefühl, wie ich es ähnlich nur auf der Höhe der Alhambra zu Granada, am Golf von Neapel und Angesichts der Aegyptischen Pyramiden empfunden habe.

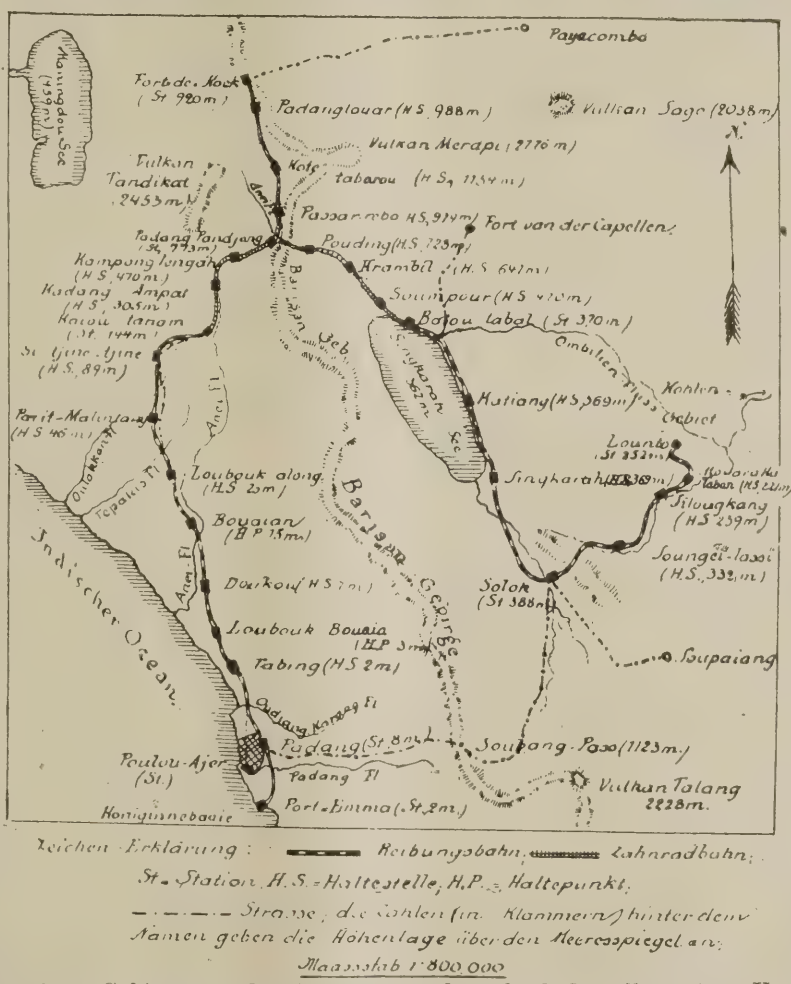
Den vollen Eindruck von der Ausdehnung des Falls, von den ungeheuren Wassermassen, die er im Sturze mit sich führt, und von der ganzen Urkraft seiner Bewegung empfängt man, wenn man auf einer kleinen Bahn eine geneigte Ebene bis auf das Niveau des Flusses hinunterfährt, ein Genuss, den ich mir ebensowenig entgehen liess, wie die waghalsige, fast tollkühne Tour unter die Fälle bei der „cave of the winds“, der Höhle der Winde. Nachdem man sich vollständig entkleidet und von Kopf bis zu Fuss in wasserdichtes Segeltuch gehüllt hat, geht es hier zuerst eine enge Wendeltreppe wohl zweihundert Stufen hinab und dann an der Hand eines Führers auf einem, anfangs bequemen, allmählich immer enger und schlüpfriger werdenden Pfade am Felsen entlang, über eine schwanke, glitschrige Holzbrücke, auf der die Spritzwellen uns bereits eimerweise ins Gesicht geschleudert wurden, in eine Spalte unter den vorspringenden Klippen, über die der Katarakt hinabstürzt. Mit einem Tosen und Donnern wie von hundert Geschützen schiesst die ganze ungeheuere, tiefgrüne Wassermasse bei uns vorbei und über uns hinweg; athembenommen, von Gischt und Schaum umhüllt, vom Sturm umrast, stehen wir da inmitten eines Tobens der Elemente, das zu beschreiben unmöglich ist; die Wellen, die beim Aufschlagen von unten herauf zurückprallen und zerstäubend in Augen und Ohren wie in jede Ritze des Anzugs hineindringen, so dass ich das Wasser am ganzen Körper hinunter rieseln fühle, benehmen mir allmählich Hören und Sehen; halb betäubt, glaube ich mein letztes Stündlein gekommen, als der Führer mit starker Hand mich am Arme packt und über schlüpfrige Felsen, Brücken und Treppen unter beständigen Schauern von Sprüh- und Platzregen bis zu einer freien Stelle führt, wo ich zurückblickend unter blauem Himmel noch ein Mal aus nächster Nähe den jetzt von der Sonne prächtig beschienenen Fall in seiner ganzen Urkraft und Allgewalt wie eine unaufhörlich sich erneuernde Lawine in den hochaufschäumenden Abgrund stürzen sehe, während über der Wassermasse ein herrlicher Regenbogen sich entfaltet: ein unbeschreiblich schöner und grandioser Anblick. Froh, die Höllenfahrt hinter mir zu haben, trete ich auf bequemerem Pfad den Rückweg an und erhalte, glücklich wieder oben angelangt, ein schriftliches Attest, worin mit den Unterschriften des „manager“ und des Führers bescheinigt wird, dass Mr. J. P. „has passed through the cave of the winds and behind the central fall.“ Meine Rundtour fortsetzend gelange ich am Ufer des jetzt wieder ruhig dahin fliessenden Wassers nach einer kurzen Strecke an die Stelle, wo der Strom sich mit einem Male von Felsen einge-

schnürt sieht und plötzlich, wie in einem Kessel gefangen, aus dem er vergeblich einen Ausweg sucht, schäumend, rasend und tobend die Rapids bildet, die furchtbaren Wirbel und Strudel, die Kapitän Webb, ein tollkühner Amerikaner, zu durchschwimmen versucht hat, ein Unterfangen, das er mit dem Leben bezahlen musste. Nachdem ich noch auf der Maid of the Mist oder Nebelmaid, einem kleinen Dampfer, wiederum wasserdicht verhüllt, eine Fahrt auf dem Strom, so dicht an die Fälle heran gemacht, dass ich das Schiff und uns jeden Augenblick in Gefahr glaubte, zerschmettert zu werden, kehrte ich, übervoll von all dem Grandiosen, was ich gesehen und unter dem Eindruck, dass dieser Schlussakt meiner Ueberlandstour allein die Fahrt über den Ozean gelohnt hätte, in mein Absteigequartier, Hotel Kaltenbach zurück, eins der empfehlenswerthesten Gasthäuser auf Amerikanischem Boden, dessen Wirth, ein liebenswürdiger Badenser, seinen Gästen ein völlig Deutsches Heim mit all seiner Behaglichkeit zu bieten bemüht ist. In anregender, ausschliesslich Deutscher Gesellschaft verbringe ich die wenigen Stunden, die mir noch verbleiben; um 4 Uhr Nachmittags sitze ich wieder im Eisenbahnwagen und über Batavia, Lyon, Memphis, Syracus, Verona, Rom, Utica, Frankfurt und Amsterdam treffe ich auf der New-york Central and Hudson River Railroad am Dienstag den 24. Juni bald nach sieben Uhr Morgens in der Millionenstadt am Hudson, dem Ausgangspunkte meiner Fahrt im besten Wohlbefinden wieder ein.

(Schluss folgt.)

Die Niederländischen Staatsbahnen an der Westküste Sumatras.

Während sich über Java, der Perle der Niederländisch-Indischen Besitzungen, bereits ein verhältnissmässig dichtes Netz von Staats- und Privatbahnen ausspannt, besass bisher die viel grössere Insel Sumatra nur ein kleines Netz von 104 km, das der von betheiligten Tabakpflanzern ins Leben gerufenen Deli-Eisenbahngesellschaft gehört und die auf der Ostküste gelegenen Linien Belowan-Laboean-Medan-Timbang-Langkat-Selesseh, Medan-Deli-Toewa und Medan-Serdang umfasst. Jetzt hat auch die Westküste der Insel durch die Sorge der Niederländischen Regierung eine Bahn erhalten, die vielfaches Interesse bietet und über die wir deshalb schon wiederholt Mittheilungen gebracht haben (vgl. Nr. 40 Jahrg. 1887; Nr. 57 Jahrg. 1888; Nr. 84 u. 91 Jahrg. 1890; Nr. 70 S. 683 d. Ztg.); eine von M. J. W. Post, Ingenieur der Staatsbahnen auf Sumatra, im Juliheft der „Revue générale des chemins de fer“ erschienene eingehende Beschreibung, die wir hauptsächlich als Quelle benutzen, gibt uns Veranlassung, nochmals auf diese Bahn zurückzukommen, zumal deren Einrichtung den Deutschen Ingenieuren manche Fingerzeige für den Eisenbahnbau in Deutsch-Ostafrika geben dürfte.



Zeichen-Erklärung: Reibungsbahn; Zahnradbahn; St. = Station, H.S. = Haltestelle, H.P. = Haltepunkt; Strasse, die Kohlen (im Klammern) hinter dem Namen geben die Höhenlage über den Meeresspiegel an.

Maassstab 1:800 000

Die Insel Sumatra hat in ihrer von Nordwesten nach Südosten hinziehenden Längsrichtung als Rückgrat einen Gebirgszug, das Barisangebirge, welches steil zur Westküste abfällt und sich sanfter zur Ostküste abdacht. Etwa in der Mitte der Längsrichtung liegt am östlichen Abhang der Barisankette der Singkarahsee, der den Ombilienfluss nach der Ostküste entsendet; im Ombilienthale sind bereits vor langer Zeit reichhaltige Kohlenlager entdeckt worden, die eine Gesammtdicke von 10 m haben und eine so vorzügliche Steinkohle liefern, dass beim Verbrennen nur 0,7 % des ursprünglichen Gewichts an Asche verbleibt und der Gehalt an Kohlenstoff 77 % beträgt. Ausserdem befinden sich am Ostabhang der Barisankette in den Gegenden von Fort-de-Kock, Payacombo, Fort van der Capellen und Solok (siehe die Skizze) fruchtbare und dicht bevölkerte Bezirke, die ihre reichen Ernteerträge an Kaffee und Reis nach der Westküste schaffen und dafür Salz und Petroleum eintauschen. Zur Vermittelung dieses Verkehrs dienten bisher zwei von der Niederländischen Regierung angelegte, von Padang ausgehende Kunststrassen, von denen die eine über den Soubangpass nach Solok führt, sich in der Ebene des Singkarahsees und längs dieses Sees bis zum Ausfluss des Ombilienflusses hinzieht, um dann nach Fort van der Capellen abzubiegen und zugleich eine Abzweigung von Solok nach Soupaiang richtet, während die andere grösstentheils in der Schlucht des Aneiflusses zum Padang-Pandjangpass ansteigt, dann am Westabhang der Barisankette nach Fort-de-Kock und von dort unter Ueberschreitung des Gebirgskammes nach Payacombo führt. Wenn diese Kunststrassen auch gut unterhalten wurden, so vertheuerten doch deren sehr starke Steigungen die Beförderung, welche für Waaren mittelst zweirädriger Büffelkarren, für Personen mittelst einachsiger, von kleinen Pferden gezogener Wägelchen erfolgte, ganz ungemein. Die Ausbeutung der Kohlenlager wurde unter solchen Beförderungsbedingungen überhaupt zur Unmöglichkeit.

Die Niederländische Regierung betraute daher den Ingenieur Cluysenaer, jetzt Generaldirektor der Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staatsbahnen im Mutterlande, mit der schwierigen und mühsamen Aufgabe, die Vorarbeiten für eine Eisenbahn, welche das Kohlengebiet mit der Küste verbinden und zugleich die allgemeinen Verkehrsbedingungen in diesem Theile Sumatras verbessern sollte, anzufertigen. Eine Bahn nach der Ostküste konnte wegen der zu grossen Ausdehnung nicht in Betracht kommen; man musste sich also entschliessen, den Kamm des Barisangebirges entweder über den Soubangpass (1 123 m über dem Meeresspiegel) oder dem Padang-Pandjangpass (773 m Seehöhe) zu überschreiten. In Anbetracht des steilen Anstiegs zum Soubangpass und mit Rücksicht darauf, dass die Bahn nicht nur zur Ausbeutung der Kohlenlager, sondern auch den landwirthschaftlichen Bedürfnissen jener Gegend dienen soll, entschied man sich für die längere Linie über den Padang-Pandjangpass. Im September 1887 beauftragte die Regierung den auch bei den Vorarbeiten thätig gewesenen damaligen Oberingenieur der Staatsbahnen auf Java, Yzerman, die Bauarbeiten in Angriff zu nehmen, und am 1. Juli d. J. konnte die schon vorher versuchsweise in Betrieb genommene Strecke Poulou-Ajer-Padang-Pandjang (71 km) endgültig dem regelmässigen Verkehre übergeben und die Zweig-

bahn Padang-Pandjang-Fort-de-Kock (19 km) vorläufig eröffnet werden.

Die Bahn geht aus von Port-Emma an der Koniginnebaie und führt nach Padang (8 km), wo eine nicht für den Kohlenverkehr bestimmte, über Poulou-Ajer nach dem Lösch- und Ladeplatz des Padangflüsschens führende, 2 km lange Zweigbahn einmündet. Von Padang führt die Bahn, grösstentheils der Strasse folgend, über Tabing (16 km von Port-Emma), Loubouk-Bouaia (20 km), Doukou (26 km), Bouaian (34 km), Loubouk-along (40 km), Parit-Malintang (46 km) und Si-tjine-tjine (53 km) nach Kaiou-tanam (60 km). Die Steigung beträgt auf dieser Strecke in der Richtung nach dem Innern von Port-Emma bis Loubouk-along 8 mm, von dort bis Kaiou-tanam 12 mm auf 1 m; in der Richtung nach der Küste 5 bezw. 6 mm. Auf der Poulou-Ajer-Zweigbahn überschreitet die Steigung in beiden Richtungen nirgends 5 mm. Der kleinste Krümmungshalbmesser beträgt auf der Hauptstrecke 200, auf der Abzweigung 150 m. Die Verhältnisse sind daher keine besonders ungünstigen, und es genügt überall die Reibung des Lokomotivgewichts, um die Triebkraft zu erzielen, so dass auf dieser Strecke Flachlandlokomotiven von 19,5 t Gewicht verkehren können. Von Kaiou-tanam klettert die Bahn in der engen Schlucht des Aneiflusses über Kandang-Ampat (65 km) und Kampong-Tengah (70 km) in Steigungen bis zu 70 mm ohne jede Gegensteigung zum Padang-Pandjangpass (75 km) hinan; es musste daher hier die gemischte Reibungs- und Zahnradbahn an Stelle der einfachen Reibungsbahn treten. Der kleinste Krümmungshalbmesser beträgt auf dieser Strecke 160 m. Bei der Station Kampong-Tengah befindet sich ein Tunnel von 70 m Länge. Die Zugkraft wird ausgeübt durch Zahnradlokomotiven von 26,25 t Gewicht. Von Padang-Pandjang steigt die Bahn über Pouding (80 km), Krambil (84 km) und Soumpour (90 km) nach Batoutabal am Singkarahsee (94 km) im Gefälle von 50 mm ohne Gegensteigung herab; es hätte auf dieser Strecke eine reine Reibungsbahn hergestellt werden können, aber die Rücksichten auf Anlage- und Betriebskostenersparniss riethen zur Herstellung einer gemischten Reibungs- und Zahnradbahn. Der kleinste Krümmungshalbmesser beträgt 200 m; die Zugkraft liefern Zahnradlokomotiven von 26,25 t Gewicht. Von Batoutabal führt die Bahn zunächst längs des Singkarahsees über Katiang (105 km) und Singkarah (114 km), alsdann im Thale des in den Singkarahsee mündenden Soumaniflüsschens nach Solok (128 km), wobei die grösste Steigung in der Richtung nach dem Innern 10 mm, in der Richtung nach der Küste 8 mm, der kleinste Krümmungshalbmesser 200 m beträgt; die Zugkraft wird durch Flachlandlokomotiven von 19,5 t Gewicht ausgeübt. Von Solok übersteigt die Bahn zunächst die bis 416 m über dem Meere sich erhebende Wasserscheide zwischen dem Soumaniflüsschen und dem am Ombilienfluss endigenden Lassithal, folgt dann dem Lassiflüsschen über Soungei-Cassi (141 km) und Silougkang (148 km) bis Mouara-Kalaban (152 km), um nun im engen Thale des Kalabanbaches anzusteigen, durch einen Tunnel von 825 m Länge das Ombilienthal zu erreichen und in kurzem Abstieg ihrem Endpunkt Lounto (156 km) zuzueilen. Die grösste Steigung beträgt in der Richtung nach dem Innern auf der Strecke Solok-Mouara-Kalaban 15 mm, auf der Reststrecke 30 mm, in der Richtung nach der Küste auf jener 20, auf dieser 17 mm; als kleinster Krümmungshalbmesser sind 150 m angenommen. Die Zugkraft wird durch Gebirgslokomotiven für einfache Reibung mit 34 t Dienstgewicht geliefert. In Padang-Pandjang (75 km von Port-Emma) biegt eine 19 km lange Zweigbahn nach Fort-de-Kock ab, auf der keine Kohlen oder schwere Lasten zu befördern sind; obwohl der Höhenunterschied zwischen Padang-Pandjang (773 m) und Fort-de-Kock (920 m) nur 147 m beträgt, muss diese Linie doch den zwischen den Vulkanen Merapi und Singalang gelegenen, 1 154 m hohen Pass von Kotabarou erklimmen und erreicht dies durch Steigungen bis zu 80 mm, während sie im Gefälle bis zu 67 mm nach Fort-de-Kock herabsteigt. Diese Linie, deren kleinster Krümmungshalbmesser 150 m beträgt, hat die Zwischenstationen Passar-rebo (5 km von Padang-Pandjang), Kottabarou (9 km) sowie Padanglouar (15 km) und wird durch Zahnradlokomotiven von 26,25 t Gewicht betrieben. Von der Gesammtlänge von 177 km sind 124 km reine Reibungsbahnen und 53 km gemischte Reibungs- und Zahnradbahnen; die Zahnstange liegt auf 14 verschiedenen, zusammen 29 km umfassenden Strecken, von denen die kürzeste 0,217, die längste 5,383 km lang ist.

Der Zugförderungsdienst auf der bereits eröffneten Strecke Poulou-Ajer - Padang-Padang-Pandjang ist derart eingerichtet, dass von Poulou-Ajer bis Loubouk-along Flachlandlokomotiven Züge bis zu 180 t (ausschl. Lokomotivgewicht) mit einer Geschwindigkeit von 35 Stundenkm zu ziehen haben; von Loubouk-along bis Kaiou-tanam haben dieselben Lokomotiven in der Richtung nach der Küste Züge bis ebenfalls 180 t, nach dem Innern zu nur Züge bis zu 90 t mit einer Geschwindigkeit von 28 km zu ziehen. Von Kaiou-tanam bis Padang-Pandjang ist in der Richtung nach dem Innern das Zuggewicht auf 65 t, die Fahrgeschwindigkeit für die Reibungsstrecken auf 15 km, für die Zahnradstrecken auf 9 bis 12 km, und in der Richtung nach der Küste das Zuggewicht auf 90 t, die Fahrgeschwindigkeit für die Reibungsstrecken auf 15 km, für die Zahnradstrecken auf 12 km beschränkt. Zur Verhütung des Ueberfahrens von Fussgängern oder Fuhrwerken hält man es in einem jungfräulichen Lande wie Sumatra für angemessen, lediglich dem Lokomotivführer Aufmerksamkeit und ständigen Ausblick zu empfehlen; ein Graben ist daher im allgemeinen der einzige Abschluss des Geleises und selbst auf dem Theile, wo das Geleis mehrere Kilometer weit auf der Strasse verlegt ist, hat man eine Ueberhöhung desselben um wenigstens 40 cm für genügend erachtet. Während der Fahrt auf diesen Strecken läutet die Lokomotive, wobei glockenförmige Blechpfähle dem Lokomotivführer anzeigen, wo er mit Läuten anzufangen und aufzuhören hat. Die Uebergänge in Schienenhöhe sind weder bewacht noch durch Schranken abgeschlossen; nur einfache Blechtafeln mit einer gemalten Lokomotive und der Unterschrift „djaga“ sind an der Seite der Strasse aufgestellt und mahnen zur Vorsicht.

Bedeutende Erdarbeiten waren in der engen Aneischlucht, an den steilen Abhängen längs des Singkarahsees und in der Nähe des Schlusstunnels erforderlich. Auch mussten an mehreren Orten, wo die Aufschüttungen schlechter Art und der Boden wenig widerstandsfähig waren, die Böschungen befestigt werden; so hat man zwischen Doukou und Loubouk-along bei den hohen Zufahrtsdämmen zur Aneibrücke am Fusse der Böschungen starke Bermen angelegt und, um das Erdreich zu stützen und auszutrocknen, Strebepfeiler aus Trockenmauerwerk und Abzugsröhren aus Stein in diesen Bermen angebracht. Unter den zwischen Kadang-Ampat und Kampong-Tengah ausgeführten Erdarbeiten befinden sich Stützmauern aus Trockenmauerwerk bis 18 m Höhe mit einer Böschung von 1 : 1 im unteren und 2 : 3 im oberen Theile; ferner hat man mit einer Böschung von 1 : 6 die Stützmauer mit Mörtel unter sorgfältiger Entwässerung gebaut; manchmal hat eine theilweise Mauer aus Trockenmauerwerk mit einer Böschung von 1 : 2 genügt, um den Böschungsfuss soweit zurückzuführen, dass er den Anei nicht mehr berührte; wo dies nicht möglich war, wurde der Böschungsfuss mit einer gemauerten Verkleidung versehen, die besser den reissenden Fluthen des angeschwollenen Bergstromes widerstehen kann; bisweilen mussten neben diesen Arbeiten noch Abtragungen bis zu 32,5 m vorgenommen werden. Zwischen Kampong-Tengah und Padang-Pandjang gibt es Dämme bis 19 m Höhe mit einer am Fusse durch Felsgestein belasteten Böschung von $1^1/_2$: 1, ferner Einschnitte bis zu 22 m Tiefe, deren Böschungsneigung sich der Natur des Bodens anpasst; auch im Untergrunde wurde festes Gestein gefunden und dementsprechend die Böschungsneigung eingerichtet; an mehreren Orten hat man es, um zu starke Krümmungen oder kostspielige Brücken zu vermeiden, vorgezogen, den Fluss abzuleiten und ihm mit Dynamit ein neues Bett in den vulkanischen Felsen gesprengt. Längs des Singkarahsees hat man zwischen Batou-tabal und Singkarah die Strasse, welche auf einem Flächenraum von 14 000 ha dem See entlang läuft, auf mehrere Kilometer verlegen müssen. Längs des Sees gibt es Abhänge von bedeutender Höhe, von denen mehrere infolge der Bewässerung der auf der Hochebene gelegenen Reisfelder Erdrutschungen befürchten lassen; der Reisbau erfordert nämlich, dass diese Felder unter Wasser gesetzt werden, und das einsickernde oder nach dem See hin stauende Wasser erweicht oft den unteren Boden. Um den daraus entspringenden Erdrutschungen vorzubeugen, wurde auf der Höhe ein Streifen Landes von gewisser Breite enteignet und dort ein Graben mit starkem Gefälle angelegt. Wo es das Gelände gestattete, hat man zu diesen bedeutenden Erdbewegungen die Eigenschaft des fliessenden Wassers, Erde mitzuführen und sie an Stellen, wo die Stromgeschwindigkeit abnimmt, abzulagern, benutzt und ebenso wie beim Eisenbahnbau auf Java damit oft grosse Ersparnisse erzielt. Zu diesem Zwecke führt man das Wasser durch kleine, manchmal mehrere Kilometer lange Kanäle und dank dem starken Gefälle führt das Wasser die von den Arbeitern umgehackte Erde auf weite Strecken fort; an dem Ort, wo man den Damm anlegen will, stellt man Stauwerke aus Bambusrohr her, welche Wasser und Schlamm abfliessen lassen, während sich die festen Bestandtheile an Kies und Sand ablagern. Indem man diese Stauwerke von je 1 bis $1^1/_2$ m übereinander stellte, hat man Dämme bis zu 18 m hergestellt; diese gewissermaassen aufgeschwemmten Dämme sind sehr fest und man kann sogar noch während der Arbeit darüber gehen und reiten. Der Stoffverlust beträgt 25 bis 30 % und wenn Sand zur Verfügung steht, ist es der vortheilhafteste Fall, einen Damm mit der aus einem nicht weit entfernten Einschnitt gewonnenen Erde herzustellen, besonders wenn der Aushub des Einschnitts den Auftrag des Dammes um etwa 30 % übertrifft.

Durch den Eisenbahnbau bedingte Abänderungen an den Bewässerungsanlagen für die Reisfelder erforderten an mehreren Orten, besonders zwischen Batou-tabal und Padang-Pandjang eine grosse Anzahl von eisernen Leitungsröhren, von Wasserleitungen aus Stahlblech und von Saugwerken; ausserdem wurden längs des Sees zahlreiche Durchlässe für die Wildbäche aus Felsgestein gemauert. Die Brücken sind sämmtlich aus Eisen; besonders zahlreich sind sie zwischen Port-Emma und Padang-Pandjang wegen der vielen vom Barisangebirge der Küste zueilenden Bäche und Flüsse. Zwischen Doukou und Louboukalong übersetzt die Bahn den Anei auf einer 140 m langen Brücke, die zwei Spannweiten von je 50 und eine von 40 m hat; in der Schlucht zwischen Kaiou-tanam und Padang-Pandjang musste der Anei acht Mal überbrückt werden. Einer dieser Uebergänge erfolgt in einer Steigung von 68 mm am Zusammenfluss des Anei und der Pouti vermittelst einer eisernen Thalbrücke, die aus einem Bogen von 56 m und drei Jochen von 16 m Oeffnung, darunter eins zum Durchlassen der Strasse, besteht; da sich die Zahnstange auf der Brücke frei ausdehnen können muss, so ist sie auf einer derart verlegten Langschwelle befestigt, dass sie in der Richtung der Brücke fortschreiten kann und nur auf den Widerlagern festgehalten wird. Auf diese Weise hat man der Einwirkung der Zahnstangenausdehnung auf die verschiedenen Brückentheile vorgebeugt; ebenso wird die Einwirkung des Zahnrades der Lokomotive auf die Zahnstange unmittelbar auf die Widerlager übertragen und hat keinen Einfluss auf die Brücke, die demnach nur den senkrecht zum Geleis ausgeübten Druck auszuhalten hat. Dieser Thalübergang inmitten einer äusserst malerischen Landschaft macht einen sehr schönen Eindruck. Von den beiden Tunneln liegt einer von 70 m Länge in der Aneischlucht und befindet sich im Betriebe, während der andere von 825 m Länge kurz vor dem Endpunkt der Bahn liegt und sich im Bau befindet. Die in Port-Emma auszuführenden, zur Hälfte vollendeten Bauten gehören ebenfalls zur Bahnanlage; sie haben als Untergrund eine Korallenbank von 4 bis 8 m Dicke. Diese Bank kann zwar leichte Gebäude, wie Bahnhof, Schuppen usw., aber keine schwere Hafenmauer tragen; man hat daher vorgezogen, für den Personen- und Güterverkehr eine Reihe von leichten Gerüsten, die auf eisernen eingeschraubten Pfählen ruhen, durch eiserne Querriegel verbunden und mit Holzbedachung versehen sind, herzustellen. Die Schrauben der Pfähle haben 1,20 m Durchmesser und der Boden ist so wenig widerstandsfähig, dass man die Schrauben bis 16 m unter die mittlere Meereshöhe hat einbohren müssen. Vor dem Einschrauben der Pfähle wurden durch einen Bagger nach der Seeseite zu Korallen, Schlamm und Thon entfernt, darauf die Böschung mit leichtem Korallengestein bedeckt und nur auf der Seeseite durch eine Lage harten Gesteins in Trockenmauerwerk verkleidet; eine auf diesem Steingrund gebaute kleine Hafenmauer verkürzt etwas die Länge der Böschung.

Die Spurweite beträgt wie in Java 1,067 m; der Oberbau ist ganz aus Stahl, als Schotter dient Steinschlag, Kies und vulkanischer Sand. Die Schienen wiegen 25,6 kg das Meter, ihre Höhe beträgt 110 mm, die Breite des Schienenfusses 90 mm; die gewöhnliche Länge der Schienen beträgt 7 m und die Stossverbindung erfolgt durch Winkellaschen aus Stahl. Die Befestigungsmittel (Bolzen und Riegel) gestatten einen Wechsel der Spurweite zwischen 1,067 und 1,091 m. Die Querschwellen sind nach Bauart Post und für Reibungs- und Zahnradstrecken von verschiedenen Abmessungen; sie wiegen je 39 kg und sind 1,90 m lang. Für die Reibungsstrecken hat die Schwelle in der Mitte eine Verengung, während sie für die Zahnradstrecken auch in der Mitte gerade ist und an dieser Stelle mit zwei Löchern zur Befestigung des Lagers für die Riggenbach-Zahnstange versehen ist. Die an die Pfosten genieteten Zähne haben einen trapezähnlichen Abschnitt von 46 mm Höhe, eine durchschnittliche Dicke von 45 mm und sind 109,375 mm von einander entfernt; die Länge jedes Zahnstangenstückes beträgt 3,50 m und das Gewicht 57 kg für 1 m. Die Stossverbindungen der Zahnstange fallen nicht mit denen der Schienen zusammen, wodurch eine grosse Festigkeit des Geleises erzielt wird. Um das Eingreifen des Zahnrades herbeizuführen, wenn die Lokomotive von der Reibungs- auf die Zahnradstrecke übergeht, ist in der Verlängerung der Zahnstange auf Schneckenfedern ein gezahnter Riegel angebracht, der sich unter dem Druck der Lokomotive senkt; die Entfernung zwischen den Zähnen dieses Riegels wird von der Spitze nach der Wurzel zu geringer, um das Eingreifen des Zahnrades zu gestatten, bevor es die Sprossenzahnstange selbst erreicht. Das gewöhnliche Geleis wiegt 105 kg das Meter und kostet frei Port-Emma 17,50 Frcs., also in der Hütte in Europa etwa 13,50 Frcs. das Meter; verlegt wurden durch eingeborene Arbeiter während eines zehnstündigen Arbeitstages 1000 bis 1500 m. 1 m Zahnstangengeleis wiegt 187 kg und kostet 51,20 Frcs. frei Port-Emma oder etwa 43 Frcs. in der Hütte in Europa; verlegt wurden davon täglich 300 bis 400 m. In dem längeren Tunnel und den Zufahrtssteigungen ist das Geleis verstärkt, um dem Einfluss des häufig in Europa bei grösseren Tunneln beobachteten Rostes Rechnung zu tragen; die Stahlschienen in diesem Tunnel haben ein Gewicht von 40 kg das Meter. Von den Weichen hat die eine Art eine Neigung von 1 : 10 und 185 m Halbmesser, die andere eine Neigung von 1 : 8 und 117 m Halbmesser; die Weichenschwellen sind aus Stahl, die Herzstücke aus Flussstahl. Da alle Bahnhöfe in der Geraden liegen, kommen Weichen mit Zahnstange nicht vor. Längs der Bahn sind Blechtafeln aufgestellt, welche die bedeutenden Steigungen und Krümmungshalbmesser nebst der Spurerweiterung und Schienenüberhöhung angeben. Die Spurerweiterung beginnt mit 6 mm bei 1000 m Halbmesser und steigt bis 24 mm bei 150 m Halbmesser; für die Schienenüberhöhung sind auf der freien Strecke die Grenzen mit 10 bis 20 mm (bei 1000 m Halbmesser) und mit 60 bis 90 mm (bei 150 m Halbmesser), in der Nähe von Stationen mit 10 bis 20 mm (600 m Halbmesser) und mit 40 bis 50 mm (150 m Halbmesser) bemessen, während in den Stationen selbst keine Ueberhöhung eintritt.

Die bedeutendsten Bahnhöfe sind die beiden in Lounto und Port-Emma, weil dort die Kohle ein- und ausgeladen wird; diese Anlagen, die erst mit Eröffnung der ganzen Bahn in Betrieb genommen werden können, müssen für einen jährlichen Verkehr von 200000 t berechnet sein; sie müssen die schnelle Einladung von 500 bis 600 t in die Port-Emma anlaufenden Europadampfer und zugleich die möglichst billige Beladung der 2000 t fassenden Kohlenschiffe gestatten. Die Haltepunkte auf freier Strecke bestehen nur aus einem angeschütteten Bahnsteig und einer Tafel mit dem Ortsnamen; ist etwas Güterverkehr zu erwarten, so wird eine Weiche und einige Dutzend Meter Geleis hinzugefügt. Wahrscheinlich wird die Zahl der Haltepunkte in Zukunft vermehrt werden, um auf die zahlreichen Wochenmärkte Rücksicht zu nehmen, deren Besuch fast den grössten Zeitvertreib der Eingeborenen bildet, so dass sich einiger Personenverkehr davon erwarten lässt. Auch die Bauart der Haltestellen ist sehr einfach; haben sie gar keinen oder nur wenig Güterverkehr, so erhalten sie ein Ausweichgeleis, das mit dem Hauptgeleis durch zwei Weichen verbunden ist, während bei Haltestellen mit regerem Güterverkehr das Ausweichgeleis nach einer Seite bis zu einem Güterschuppen verlängert ist. Die aus Stein und Ziegeln hergestellten Schuppen haben eine Breite von 5 m und eine Länge von 8, 12 oder 20 m; die Fahrkartenausgabestelle der Haltestellen ist gleichfalls aus Stein und Ziegeln hergestellt und misst in der Breite und Länge 4,50 m, die rückwärts vom Bahnsteig angelegte Güterhalle ist 7,50 m breit und 8,50 m lang, der Bahnsteig ist 3 m breit und 40 bis 60 m lang. Die grösseren, für den Personenverkehr bestimmten Bahnhöfe haben vor dem Stationsgebäude eine Ueberdachung, die über einen breiten Bahnsteig, ein Geleis und einen Aussenbahnsteig reicht. Die endgültigen Maschinenschuppen sind aus Stein, Ziegel und Eisen, während auf Stationen, die wie Fort-de-Kock durch eine spätere Erweiterung eine Aenderung ihrer Betriebsbedingungen erfahren können, diese Schuppen aus Holz hergestellt sind. Zur Speisung der Lokomotiven bedient man sich, wo es angeht, Quellwassers, das in einem kleinen gemauerten, mit dem Eisenblechbehälter durch eine eiserne Rohrleitung von 75 mm Durchmesser verbundenen Wasserthurm angesammelt wird. Die Beamtenwohnungen zeigen fünf Bauarten, von denen eine aus Stein oder Ziegeln, vier aus Holz bestehen, die Weichenstellerbuden sind 2 m breit und 3 m lang; sämmtliche Gebäude sind mit verzinktem Wellblech gedeckt. Die Reparaturwerkstätten befinden sich auf Bahnhof Padang; in ihnen werden zugleich die Fahrbetriebsmittel zusammengestellt, ferner alle Holzbauten, wie Wagenkasten, Hausgebälk, Gerüste, vorläufige Brücken, Stationseinrichtungen usw. verfertigt, auch sämmtliche Bauwerkzeuge, wie Lokomobilen, Bagger, Krahne, Dampflautewerke, Bohrmaschinen, tragbare Geleise und Betriebsmittel, Handwerkzeug usw. ausgebessert und endlich die gebräuchlichen Eisentheile wie Pfähle für Anzeigetafeln, eigenartige Werkzeuge usw. hergestellt, so dass für die Personen- und Güterwagen aus Europa nur die Eisentheile bezogen werden, während der Rest in Padang meistentheils aus Javanischem Djattiholz angefertigt wird. Da es das Klima gestattet, eine oder mehrere Seiten der Werkstätten offen zu lassen, so konnten diese so angeordnet werden, dass spätere Vergrösserungen leicht ausführbar sind.

Die Sichtsignale sind äusserst einfach; die Weichenhebel in den Stationen und Haltestellen sind mit einem Pfeilständer, der die Weichenstellung anzeigt, versehen. Die Abzweigstationen Padang und Padang-Pandjang sind durch Scheiben, die aus der Entfernung durch Stahldrähte gestellt werden, gedeckt. Alle Stationen und Haltestellen sind mit Telegraphenwerken versehen und durch 2 auf Eisenpfosten befestigten Leitungen verbunden; diese Pfosten tragen zugleich die Staatsleitungen. Während der Ausführung der bedeutenderen Bauten hat man sich mit Erfolg des Fernsprechers bedient.

Das Untergestell der Personenwagen ist ganz aus Eisen, das Gerippe, die Pfosten, die Decke und die Wände des Kastens sind aus Djattiholz; der Kasten ist in seiner ganzen Länge auf zwei, 200 mm hohen und 600 mm von einander entfernten Bälkchen befestigt, so dass man in der Richtung der Wagenachse, auf die sich die Stoss- und Zugeinwirkungen übertragen, ohne Kreuzverbindung eine grosse Steifheit erzielt. Der Druck auf die Puffer kann auf den steilen Zahnradstrecken sehr bedeutend sein. Die beiden Bälkchen in ihrer Gesammtheit ruhen an jedem Ende auf einem zweiachsigen drehbaren Untergestell und die Seitenschwankungen des Kastens werden durch Lager, die auf den Drehgestellen befestigt sind, begrenzt; die Räder haben 0,762 m Durchmesser. Die Entfernung der Achsen jedes Untergestells beträgt 2 m und die Achsbüchsen sind aus Eisen geschmiedet. Die Kuppelung mit Mittelpuffer ist selbstthätig und dient zugleich zum Ziehen und für die Stösse. Die Wagen haben einen Längsgang und Bänke auf jeder Seite; in der I. Klasse haben die Bänke auf einer Seite einen und auf der andern 2 Plätze, in der II. Klasse auf beiden Seiten 2 Plätze; mehr Klassen gibt es nicht. Ein Personenwagen II. Klasse hat 64 Sitz- und 4 Stehplätze auf jeder Plattform; bei einem Gewicht des Wagens von 11 400 kg entfällt daher auf jeden der 72 Plätze ein todtes Gewicht von 158 kg — in Anbetracht der erforderlichen Steifheit eine sehr anerkennenswerthe Leistung. Die Bremsen werden durch einen Exterhebel in Bewegung gesetzt. Das Dach ist aus verzinktem Wellblech; zwischen Dach und Decke ist ein freier Raum für die Luftbewegung gelassen.

Die verschiedenen Arten der Güterwagen haben feste Achsen; die Kasten der gedeckten Wagen sind aus Stahlblech. Da das Gesammtgewicht der jährlich nach Port-Emma zu befördernden Kohle etwa 200 000 t beträgt, so war es von grosser Wichtigkeit, einen Kohlenwagen zu finden, der einem solch bedeutenden Verkehr gerecht werden kann; die Verwaltung der Sumatra-Eisenbahn neigte sich der Amerikanischen Bauart zu, und da sie in ihren Entschliessungen weder durch Rücksichten auf Handelsgewohnheiten noch durch vorhandene Bauarten beschränkt wurde, so entschloss sie sich zu einem Wagen, der 20 t Kohlen aufnehmen kann. Einerseits erfordern die starken Steigungen einen steifen Bau, besonders wenn man berücksichtigt, dass in Zukunft dank der Verwendung von stärkeren Lokomotiven als solche mit 2 Zahnrad-Triebrädern das Zuggewicht grösser werden kann; andererseits ist es um so wichtiger, das todte Gewicht der Wagen zu ermässigen, weil die in Port-Emma entladenen Wagen grösstentheils leer zurückkehren und deshalb das todte Gewicht fast doppelt zählt. Man hat sich also zu einer ähnlichen Anordnung wie bei den Personenwagen mit drehbarem Untergestell entschlossen; die beiden Mittelbälkchen haben hier eine Höhe von 300 mm erhalten, weil der Druck auf die Puffer und die Belastung grösser ist, als bei den Personenwagen. Die Entfernung der Achsen jedes Drehgestells beträgt 1:6 m. Der Kasten ist ganz aus Stahl, der Boden bildet eine nach beiden Seiten geneigte Fläche, um die Seitenentladung zu erleichtern, die dadurch bewirkt wird, dass die um ihren oberen Theil drehbaren Seitenborde aufgeklappt werden; der Schwerpunkt des Kastens wird dank dem Näherrücken der Längsträger, auf denen der Kasten aufsitzt, zugleich mit diesem erleichtert. Die Sicherheit erfordert es, dass man auf den starken Steigungen die Bremsen nöthigenfalls an allen Rädern anziehen kann; zu diesem Zweck ist in der Mitte des Wagens eine kleine Plattform angebracht, von der aus der Bremser die beiden Hebel, die je auf eins der Drehgestelle wirken, getrennt in Bewegung setzen kann. Im regelmässigen Dienst kann der Bremser bald die Bremsen des einen Drehgestells, bald die des anderen anziehen, um das Erhitzen auf den langen Gefällstrecken zu verhindern, zugleich kann der Bremser von seiner Plattform aus die Vorrichtung, welche die Seitenborde des Kastens zu öffnen gestattet, handhaben. In einem Lande, wie Sumatra, wo ein Bremser täglich nur 1 Frc. kostet, und wo andererseits jede Ausbesserung doppelt so theuer zu stehen kommt, als in Europa, ist es von Werth, im Anfang die verwickelten Zusammenhangsbremsen zu vermeiden. Das Gewicht des leeren Kohlenwagens beträgt 9 250 kg, so dass auf jede Tonne zu befördernder Kohle ein todtes Gewicht von 462,5 kg entfällt.

Für die Flachlandstrecken ist eine Tenderlokomotive von 19,5 t Dienstgewicht in Verwendung, bei der die Triebstange auf die mit der Mittelachse verkuppelte Hinterachse wirkt, während die Vorderachse nach Bauart Bissel angeordnet ist. Die Rostfläche beträgt 0,689 m², die Dampfspannung des Kessels 10 Atmosphären, der Cylinderdurchmesser 0,3 m, der Kolbenhub 0,45 m, die Grundfläche 3,37 m, die Entfernung der festen Achsen 1,6 m, der Durchmesser der Triebräder 0,983 m und das Reibungsgewicht im dienstfertigen Zustande 15 t. Für die gemischten Reibungs- und Zahnradstrecken sind Tenderlokomotiven von 26,25 t Dienstgewicht in Verwendung, bei denen der Kolben auf eine mit der Zahnradachse durch ein Zahngetriebe in Verbindung gesetzte Blindachse wirkt, während die Zahnradachse ihrerseits wieder mit der vorderen und mittleren Reibungsachse verkuppelt ist; der Zahn des Zahnrades kann auf die Zahnstange einen Druck von 7 bis 8 t ausüben. Die Hinterachse ist zwar nicht nach Bauart Bissel angeordnet, kann sich aber leicht in ihrer Längsrichtung verschieben. Die Rostfläche beträgt 1,408 m², die Dampfspannung des Kessels 11 Atmosphären, der Cylinderdurchmesser 0,34 m, der Kolbenhub 0,5 m, die Grundfläche 3,9 m, die Entfernung der festen Achsen 2 m, der Durchmesser der Triebräder 0,983 m, endlich das Reibungsgewicht in dienstfertigem Zustande 19 t. Man verwendet in Sumatra nicht Lokomotiven mit unabhängigen Cylindern für Reibung und Zahnrad, weil diese vielleicht in Europa, wo man über erfahrene Lokomotivführer verfügt, oder in Fällen, wo die Kraft eines oder zweier Zähne nicht genügt, vortheilhaft sind, aber nicht in Sumatra, wo die Lokomotivführer einfache Orientalen und die Ausbesserungskosten doppelt so hoch als in Europa sind, die Einfachheit also eine Lebensfrage wird. Als Hemmmittel dienen: 1. eine Bremse mit Stahlblatt, die mit der Hand bedient wird und auf die Blindachse wirkt; 2. ein Dampfablasshahn, der bei der Thalfahrt die Kolbenbewegung zu hemmen gestattet; da der Gebrauch dieser Bremse zu einer Kohlenersparniss Anlass gibt, ist der Kohlenverbrauch von Padang-Pandjang nach Kaiou-tanam bei der Thalfahrt ganz unbedeutend; 3. ein als Sicherheitsbremse dienendes Zahnrad, das in die Zahnstange eingreift und so angebracht ist, dass es sich frei um die vordere Reibungsachse dreht; es kann je nach Wunsch mit der Hand oder mit Dampf gebremst werden. Bei der Bergfahrt steht die Lokomotive stets am Schlusse des Zuges, damit man nicht für den Fall eines Kuppelungsbruches an jedem Wagen Zahnradbremsen anzubringen hatte. Um die Unterhaltung der Fahrbetriebsmittel zu vereinfachen, sind sämmtliche Radreifen, Achsen und Achsbuchsen der Wagen gleichförmig und auch die beiden Radreifarten der Zahnradlokomotive dieselben wie bei der Reibungslokomotive; wenn unter der Zahnradlokomotive die Abnutzung der Radreifen die durch das Eingreifen in die Zahnstange bestimmte Grenze erreicht, nimmt man diese Radreifen ab, um sie für die Räder der Reibungslokomotive zu verwenden, wo sie bis zur höchsten zulässigen Abnutzung weiterlaufen.

Um Arbeitskräfte zu beschaffen, liess die Regierung von Niederländisch-Indien die zu zwei oder mehr Jahren verurtheilten Sträflinge von Java nach Sumatra befördern und benutzte sie beim Eisenbahnbau. Von Natur träge und faul, sehen diese Sträflinge bei ihrer Ankunft auf Sumatra, dass man bei den Eisenbahnarbeiten herzhaft zugreift und dass es für sie keinen Ausweg gibt, es anders zu machen. Sie werden streng überwacht und nöthigenfalls bestraft, andererseits ist die Behandlung gerecht und die Nahrung gut; eine kleine Geldentschädigung ermuntert den Eifer und die Geschicklichkeit und in schwierigen Fällen gibt es für ausserordentliche Leistungen Belohnungen. Auf diese Weise wird die Sittlichkeit der Leute gehoben und zugleich die Arbeit regelmässiger gemacht — eine unbekannte Sache für die meisten Javanischen Sträflinge; selbstverständlich erfordert die Vertheilung und Einrichtung der Arbeit, die Verhängung von Strafen und die Austheilung von Belohnungen viel Zartgefühl, Gerechtigkeit und oft Muth seitens der Ingenieure und Aufseher. Bald machen diese Sträflinge Fortschritte und erlernen ein Handwerk; so sind sie nicht nur bei den Erdarbeiten und Felssprengungen beschäftigt, sondern man macht aus ihnen auch Taucher, Maurer, Schmiede, Steinhauer, Zimmerleute und sogar Brückenbauer. Als freie Arbeiter sind zunächst die aus China oder Englisch-Indien eingeführten Chinesen zu erwähnen; kräftig und bei den Erdarbeiten ausgezeichnet, lassen sie sich das Doppelte wie die Eingeborenen bezahlen, dafür haben auch manche unter ihnen die dreifachen Bedürfnisse. Die Einrichtung ihrer Arbeitsgenossenschaften (kongsies) lässt nichts zu wünschen übrig, es sei denn, dass sie zuweilen zuviel Einfluss haben, aber dieser Einfluss wird durch den Wettbewerb, den sich die verschiedenen Genossenschaften machen, gemildert. Die in Sumatra geborenen Chinesen geben gute Zimmerleute, Tischler und Wagenbauer für die Eisenbahnwerkstätten ab. Die westlich von Sumatra gelegenen Inseln Nias und Batou werden von einem Volksstamm bewohnt, der zugleich von den Malaien und Mongolen abstammt; kräftiger aber weniger geschickt als die Malaien, leisten sie für die gewöhnlichen Arbeiten gute Dienste und da sie eine grosse Widerstandskraft gegen die Fieber haben, sind sie bei Arbeiten in Sumpfniederungen vortrefflich zu verwenden. Die Javaner, welche aus eigenem Antrieb nach Sumatra kommen, um Arbeit bei der Eisenbahn zu suchen, sind im allgemeinen schon aus diesem Grunde höher als die Durchschnittsarbeiter zu veranschlagen und geben gute Bahnmeister, kleine Unternehmer, Lokomotivführer, Schlosser usw. ab. Endlich kommen die eingeborenen Malaien von Sumatra; gewohnt, die meiste Arbeit ihren Frauen und Schwestern zu überlassen, ziehen sie im allgemeinen den Handel und ein beschauliches Leben der Handarbeit vor; da

sie indessen die Arbeiter anderer Stämme durch die Arbeit an der Eisenbahn zu einem gewissen Wohlstand kommen sehen, so finden sie durch die Frucht der Arbeit Geschmack daran und haben vielfach arbeiten gelernt. Die Malaien, welche eine gewisse Erziehung genossen haben, leisten im Büreaudienst, als Telegraphisten usw. sehr gute Dienste. Der Tagesverdienst eines Eingeborenen schwankt zwischen 0,80 und 1,20 Frcs. Die tägliche Arbeitszeit ist nicht lang; denn da die Sonne um 6 Uhr auf- und untergeht und der Hin- und Rückweg zur Arbeit, die Mahlzeiten sowie Ruhepausen etwa 2 Stunden in Anspruch nehmen, so bleiben nur 10 wirkliche Arbeitsstunden übrig.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die am 14. Juli d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene, 18,8 km lange Strecke Nagy Margita-Versecz der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4207 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 15. d. Mts.).

Nr. 4218 vom 14. d. Mts. an sämmtliche dem Uebereinkommen, betreffend den Diensttelegramm-Verkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, beigetretenen Verwaltungen, Begleitschreiben zu dem Entwurf eines Anhanges zu dem Uebereinkommen über den Diensttelegramm-Verkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins (abgesandt am 15. d. Mts.).

Nr. 4229 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 17. d. Mts.).

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.

Am 1. Januar k. J. wird der 6. Nachtrag zur Kundmachung 9 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes ausgegeben, durch den verschiedene Aenderungen und Ergänzungen des Verzeichnisses der zur Absendung und Annahme von Sprengstoffen geeigneten Stationen bekannt gegeben werden.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Der Ungarische Motivenbericht über den Art. 15 der neuen Handelsverträge.

Ueber den alle Sonderbegünstigungen im Eisenbahnverkehre ausschliessenden Art. 15 der neuen Handelsverträge äussert sich der Ungarische Motivenbericht wie folgt:

„Das Prinzip der Reziprozität, welches auch in den Verträgen mit den anderen Staaten in Bezug auf den Eisenbahnverkehr Aufnahme gefunden hat, ist eine naturgemässe Konsequenz jener reziproken Behandlung, welche die Grundlage der Verträge bildet. Die Anwendung dieses Prinzips auf die Eisenbahntarife hat die Konsequenz von ausserordentlicher Tragweite, dass in dem Verkehr der vertragschliessenden Theile jene Differenzen, welche im Wege der Zölle zwischen der inländischen und der ausländischen Produktion auf vertragsmässiger Grundlage festgestellt wurden, mit Hilfe der Eisenbahntarife einseitig und willkürlich nicht abgeändert werden können. Diese auch im vorliegenden Vertrage unverändert aufrecht erhaltene gegenseitige Bindung besitzt die grösste Bedeutung insbesondere für unsere Ausfuhr an Rohprodukten, nachdem der Verkehr dieser Massengüter infolge ihrer grossen Mengen und ihres unverhältnissmässig geringen Werthes viel weniger imstande ist, ungünstigere Tarifsätze zu ertragen, als beispielsweise der Verkehr mit Industrieartikeln, so dass ein grosser Theil der Ausfuhr nach Deutschland trotz der ermässigten Zölle durch eine solche Eisenbahntarif-Politik vollständig hätte prohibirt werden können, welche uns gegenüber eventuell Differentialzölle angewendet hätte. In Bezug auf die Durchführung dieser Bestimmung in der Praxis hat sich auf dem Gebiete eines jeden der vertragschliessenden Theile eine abweichende Auffassung und ein verschiedenes Vorgehen geltend gemacht, und es sind derartige Meinungsverschiedenheiten und übermässige Forderungen aufgetaucht, dass es sich zum Zwecke der Vermeidung dieser in der Praxis hervorgetretenen Schwierigkeiten als wünschenswerth herausgestellt hat, die Art und Weise der gleichmässigen Anwendung der Tarife und die Grenzen derselben näher zu umschreiben. Deshalb wurde zum Art. 15 des Vertrages in das Schlussprotokoll eine erläuternde Deklaration aufgenommen, deren Zweck es ist, ohne eine neue, über die bisherigen Grenzen hinausgehende Bindung zu statuiren oder die Tariffreiheit der vertragschliessenden Theile in irgend einer Richtung zu beschränken, die aufgetauchten Zweifel zu beseitigen und die Frage auf der Grundlage der vollständigsten Gegenseitigkeit zu regeln. Damit in der Zukunft keine Zweifel mehr auftauchen, wurde klar und deutlich bedungen, dass die fremden Waaren nur insofern den Anspruch auf unsere Tarife erheben können, als sie auf derselben Linie und in derselben Richtung transportirt werden, für welche der betreffende Tarif in Geltung ist. Es steht daher den vertragschliessenden Theilen vollkommen frei, im Interesse ihrer Ausfuhr solche besondere Tarifermässigungen zu gewähren, welche zwar auf derselben Linie, aber in entgegengesetzter Richtung sich bewegende fremde Waaren nicht in Anspruch nehmen können. Desgleichen wurde unsere Verpflichtung, die ermässigten Tarife in die direkten ausländischen Tarife einzurechnen, lediglich auf die Fälle der Umkartirung auf Grund der Lokal-, beziehungsweise Verbandtarife beschränkt, was vollständig ausschliesst, dass die Einrechnung der im Interesse unseres eigenen Verkehrs gewährten, an gewisse Konjunkturen oder an die Verfrachtung bestimmter Quantitäten gebundenen begünstigten Tarife gefordert werden könnte. Ueberhaupt muss nachdrücklich hervorgehoben werden, dass die tarifarischen Bestimmungen des Deutschen Handelsvertrages das freie Verfügungsrecht Ungarns in Bezug auf die Tarife in keiner Beziehung beschränken oder bedrängen und auch die Folge nicht haben, dass Ungarn genöthigt wäre, an seinen Eisenbahntarifen nach welcher Richtung hin immer Aenderungen vorzunehmen."

Das Viehseuchen-Uebereinkommen zwischen Oesterreich und Deutschland.

Dasselbe ist eine wichtige Ergänzung des Handelsvertrages. Durch die im Beginne des Jahrzehnts von Seite der Deutschen Regierung ausgesprochenen Beschränkungen und Verbote hat ein sehr empfindlicher Rückgang unserer Viehausfuhr platzgegriffen; im Jahre 1877 bewerthete sich dieselbe nach dem Deutschen Reiche mit 100 Millionen Mark, im Jahre 1890 jedoch nur mehr mit 39 Millionen Mark. Die gebesserten veterinärpolizeilichen Verhältnisse der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie, die Einführung der neuen Thierseuchengesetze, namentlich aber die Schaffung eines staatlichen Veterinärorganismus in beiden Reichshälften haben es ermöglicht, dem schon bestehenden Viehseuchen-Uebereinkommen mit Italien und der Schweiz auch ein solches mit dem Deutschen Reiche anzureihen. Das neue Uebereinkommen stimmt in den wesentlichen Bestimmungen mit dem im Dezember 1890 erzielten Vertrage mit der Schweiz überein und enthält nur in einigen Punkten Verschärfungen. So müssen die Ursprungszeugnisse beim Uebertritte von Oesterreichischem Vieh nach Deutschland von einem staatlich angestellten oder von der Staatsbehörde hierzu besonders ermächtigten Thierarzte bescheinigt sein. Bei Eisenbahn- und Schiffstransporten muss das Vieh vor der Verladung durch einen Thierarzt untersucht worden sein.

Es folgen hierauf Vorsichtsmaassregeln beim Ausbruche einer Viehseuche in dem Gebiete des einen oder des andern der vertragschliessenden Theile.

Wie der Motivenbericht versichert, besteht übrigens seitens der Regierung die Absicht, die Lungenseuche unter Anwendung der Keulung aller erkrankten und der Ansteckung ausgesetzten Rinder gegen Entschädigung aus dem Staatsschatze ebenso gründlich zu beseitigen, wie dies hinsichtlich der Rinderpest bereits gelungen ist. Das Viehseuchen-Uebereinkommen tritt erst ein Jahr nach der Ratifikation ins Leben; dies wird damit begründet, dass eine solche Frist zur Durchführung der in Oesterreich erforderlichen legislativen und administrativen Verfügungen nothwendig ist.

Staatliche Subventionen und Garantievorschüsse an Oesterreichische Eisenbahnen.

Durch die fortgesetzte Eisenbahnverstaatlichung schrumpft das Kapitel der Budgets „Subventionen und Dotationen an Verkehrsanstalten" immer mehr zusammen, während andererseits der Etat für den Staatseisenbahnbetrieb und die Rubrik der Staatseisenbahnschulden im selben Maasse sich vergrössern. Das Budget für das Jahr 1892 stellt im Vergleiche mit dem

Jahre 1891 folgenden Voranschlag für Subventionen und 4 % Garantievorschüsse auf:

	1892	1891
Subventionen:	fl.	fl.
Zittau-Reichenberger Bahn	45 000	52 000
4 % Vorschüsse:		
Nordwestbahn	337 000	100 000
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	1 270 400	1 090 000
Staatseisenbahn-Gesellschaft (Ergänzungsnetz)	306 900	282 785
Lemberg-Czernowitzer Bahn	1 920 411	1 813 000
Mährische Grenzbahn	288 300	272 000
Münzverlust	72 800	60 120
zusammen	4 240 811	3 669 905

Obwohl für die Carl Ludwigbahn und die Albrechtbahn kein Garantieerforderniss mehr eingestellt ist, weil diese Bahnen vom Jahre 1892 ab infolge der Einlösung durch den Staat eine fixe Jahresrente beziehen werden, so ist doch das Erforderniss für Subventionen und Garantievorschüsse gestiegen. Das Präliminare für die garantirten Bahnen erscheint höher angesetzt, weil der Eisenbahnausschuss des Abgeordnetenhauses annimmt, dass sich die Betriebseinnahmen des Jahres 1892 minder günstig gestalten werden, was angesichts der neuen Handelsverträge doch wohl nicht der Fall sein wird.

Ertheilung bezw. Erstreckung von Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat dem Landes- und Gerichtsadvokaten Dr. Leon Goldfarb in Kolomea die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von der Station Szeparowce-Kniazdwor der Kolomeaer Lokalbahnen nach Delatyn auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt.

Das Handelsministerium hat ferner die dem Schatzmeister Karl Schelnberger in Wien ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Mauthausen der Staatsbahnlinie St. Valentin-Budweis nach der Station Schwarzenau der Kaiser Franz Josephbahn mit Abzweigungen von Liebenstein nach Gmünd und von Zwettl nach Weitra, weiter die demselben ertheilte Bewilligung für eine von der vorgenannten Bahnlinie in Mauthausen abzweigende, eventuell von der bestehenden Station Amstetten ausgehende normalspurige Lokalbahn nach Grein an der Donau, und endlich die dem Genannten ertheilte Bewilligung für eine normalspurige Lokalbahn von Schwarzenau nach Teltsch zum Anschluss an die Oesterreichischen Staatsbahnen daselbst auf die Zeit bis zum 1. Juni 1892 verlängert.

Verfügung gegen Ueberfüllung der Wagen.

Bezüglich der Lokalbahn Innsbruck-Hall ist aus Rücksichten der Betriebssicherheit und der Bequemlichkeit des Publikums folgende behördliche Verfügung erlassen worden: „Sobald die für jeden Personenwagen der genannten Lokalbahn mit je 34 festgesetzte Anzahl von Plätzen besetzt erscheint, ist derselbe an seinen beiden Längsseiten mit der Aufschrift ‚Komplett' zu versehen und dem Publikum das weitere Einsteigen in solchen Wagen untersagt und darf derselbe vom Kondukteur nur nach Maassgabe der später wieder frei gewordenen Plätze gestattet werden. Den bezüglichen Weisungen der Kondukteure ist unbedingt Folge zu leisten. Uebertretungen dieses Verbotes werden mit Geldstrafen von 1—100 fl. oder mit Arreststrafen von 6 Stunden bis 14 Tagen bestraft, insofern die strafbare Handlung nicht etwa nach dem allgemeinen Strafgesetze zu behandeln ist."

Zugverspätungen im Oktober 1891.

In jenem Monate kamen bei den Oesterreichischen Eisenbahnen bei den Zügen mit Personenbeförderung folgende Verspätungen in den Endstationen vor: Bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten 294, bei den Personenzügen über 20 Minuten 573, bei den gemischten Zügen über 30 Minuten 96, im ganzen 963. Die Anzahl der Veranlassungen, durch welche die Verspätungen herbeigeführt wurden, betrug: durch Abwarten von Zügen 952, durch Post und Polizei-Amtshandlungen 74, durch Unregelmässigkeiten im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr 759, durch atmosphärische Einflüsse 12, durch Hindernisse auf der Bahn 14, durch mangelhaften Zustand der Bahn 13, durch Schadhaftwerden von Fahrzeugen 12, durch andere Gründe 10. Die Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten, betrug 70.

Stand der Obst- und Wildbaumkulturen längs der Oesterreichischen Eisenbahnen Ende 1890.

Das „V.-B. f. E. u. Sch." bringt in der Nr. 139 d. J. eine umfangreiche Zusammenstellung dieses Standes nach den einzelnen Bahnen und Pflanzengattungen. Wir entnehmen derselben folgende summarische Angaben: I. Die Gesammtzahl der gepflanzten Obstbäume betrug am Schluss des obigen Jahres 359 573 gegen 348 993 im Jahre 1889. Es ist somit eine Vermehrung um 10 580 Obstbäume eingetreten. Nach der Dichtigkeit dieser Pflanzungen auf das Bahnkilometer reduzirt, ergeben sich für das Kilometer 23,5 Obstbäume gegen 23,0 im Vorjahre. Es hat sich sonach die Dichtigkeit der Obstpflanzungen im Jahre 1890 blos um 2,2 % vergrössert. Ausserdem besitzen 8 Bahnen zusammen 63 663 m Bestände von Maulbeersträuchern, wovon auf die Südbahn allein 48 782 m entfallen, wofür sie einen Betrag von 545,75 fl. und aus ihren Baumpflanzungen 282 fl., insgesammt 827,75 fl. eingenommen hat. Ausser dieser Gesellschaft hat nur die Oesterreichische Nordwestbahn aus dem Verkaufe von Kirschen und Weichseln 245 fl. erlöst. II. An Wildbäumen und Wildsträuchern waren auf den 15 307 km langen Eisenbahnstrecken vorhanden: Einzelpflanzungen 3 503 186 oder 229 für das Kilometer Bahnlänge, Reihenpflanzungen 5 326 044 m oder 341 m für das Kilometer Bahnlänge, endlich geschlossene Bestände 4 170 817 m² oder 272 m² für das Kilometer Bahnlänge. Es ist somit bei den Einzel- und Reihenpflanzungen eine Verminderung und bei den geschlossenen Beständen eine Vermehrung eingetreten; die Ursache dieser Verminderung ist theils durch die ungünstigen Witterungsverhältnisse, theils durch bauliche Veränderungen bei einzelnen Bahnen begründet. Eine Verwerthung der Wildbaumkulturen hat bisher nicht stattgefunden. Es ergeben sich schliesslich für beide Kulturen für das Kilometer Bahnlänge 323 Einzelpflanzungen, 494 m Reihenpflanzungen und 551 m² geschlossene Bestände.

Die Eröffnung der Marchthalbahn.

Diese von den Ungarischen Staatsbahnen betriebene Lokalbahn, welche die 78,64 km lange Hauptlinie Ujfalu (Neudorf)-Mährische Landesgrenze gegen Sudomeritz-Petrau und die 6,57 km lange Flügelbahn Dévényto-Stomfa (Stampfen) umfasst, wurde am 27. Oktober d. J. mit den in Nr. 85 S. 810 d. Ztg. genannten Stationen dem Verkehre übergeben.

Eröffnung von Haltestellen.

Am 13. d. Mts. wurde auf der Kärntner Linie der Südbahn zwischen der Station Klagenfurt und der Haltestelle Militär-Schwimmschule beim Wächterhause Nr. 92 die Haltestelle „Klagenfurt-Lend" für den Personenverkehr eröffnet, woselbst die Personenzüge Nr. 406, 409, 413 und 414 je 1 Minute Aufenthalt nehmen werden.

Am 15. d. Mts. wurde die Haltestelle „Bobica", zwischen den Stationen Czudec und Boguchwala der Linie Jaslo-Rzeszów gelegen, für den Personenverkehr eröffnet.

Die geschichtliche Entwickelung der Eisenbahn-Gütertarife

besprach der Büreauvorstand Albert Pauer der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen im Klub der Oesterreichischen Eisenbahnbeamten. Aus dem vollkommen sachlich gehaltenen, formvollendeten Vortrage theilen wir folgendes mit. Der Vortragende schilderte zunächst den Werdeprozess, welchen das Gütertarifwesen von seinen bescheidenen Anfängen bis heute durchgemacht hat. Anfänglich waren die lokalen Bedürfnisse (?) ganz systemlos, es war die Rücksicht auf die Achsfracht und bezüglich der einzelnen Transportgüter die Frage maassgebend, welche Bahnfracht dieselben vertragen, in welcher Beziehung jede Bahn ohne Rücksicht auf die andere selbständig vorging. Später wurden Einrichtungen getroffen, um die Güter der Versender ohne kostspielige Umexpedition in den Grenzstationen mittelst sogenannter Nachbar- oder Anschlusstarife unmittelbar von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation zu befördern. Die Aufstellung von Waarenverzeichnissen, wonach das fertige Fabrikat in die höchste, Halbfabrikate in die geringere und Rohstoffe in die niedrigste Klasse eingereiht wurden, begründete das Werthklassifikationssystem; die Beschwerden des Publikums gegen die zumeist willkürliche Einreihung der Artikel in die eine oder andere Klasse führten zu einem Reformversuche des damaligen Oesterreichischen Handelsministers Plener im Jahre 1868, welcher jedoch ohne Erfolg blieb. Ein gleiches Schicksal hatten die Bemühungen der später unter dem Namen „Tarifverband" bestellten ständigen Kommission, welche die Schaffung gleichmässiger tarifarischer und reglementarischer Einrichtungen im Verkehre zwischen Deutschland und Oesterreich bezweckte. Nun folgte die Ausgabe eines Gütertarifes seitens der Oesterreichischen Staatsbahn mit den Klassen I, II, III für Stückgüter und A, B, C für Wagenladungen, welcher von den meisten Oesterreichischen Bahnverwaltungen angenommen wurde. Anfangs der 70er Jahre erhob sich ein Sturm gegen das Werthklassifikationssystem und die Nassauische Staatsbahn war die erste, welche die Herstellung eines auf natürlichen Grundlagen aufgebauten Tarifsystems versuchte; die Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen folgten diesem Beispiele; später nahmen auch einige Südwestdeutsche Bahnen den Wagenraumtarif an. Doch kam der in der Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in

Frankfurt im Jahre 1873 von den Preussischen Staatsbahnen gestellte Antrag auf allgemeine Annahme des Gewichts- und Wagenraumsystems mit 171 gegen 79 Stimmen zu Falle; der im Jahre 1874 auf den Ungarischen Staatsbahnen eingeführte, dem Wagenraumsystem nachgebildete Lokal-Gütertarif fand keine Nachahmung. Durch die hierauf eingetretene Spaltung zwischen den 3 Hauptgruppen, den Norddeutschen, den Süddeutschen und Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverwaltungen veranlasst, führten die Bayerischen und Württembergischen Bahnen das sogenannte „Gemischte System" ein, nach welchem das Wagenraumsystem auf Eil- und Stückgut, ferner auf 2 allgemeine Wagenladungsklassen A und B, die Werthklassifikation aber bei 3 Spezialklassen für bestimmt bezeichnete Güter und Wagenladungen Anwendung fand. Durch das Nebeneinanderbestehen dieser 3 Tarifsysteme wurden die tarifarischen Verhältnisse noch verworrener; es entstand eine Menge neuer Differentialtarife, zum Vor- und Nachtheile ganzer Gegenden. Die hierüber immer lauter gewordenen Beschwerden veranlassten Bismarck, auf Grund des Art. 45 der Reichsverfassung die Durchführung eines einheitlichen Tarifsystems zu fordern; als solches hatte das Reichs-Eisenbahnamt das in Frankfurt abgelehnte Elsass-Lothringische Tarifsystem und als Uebergang hierzu das gemischte System empfohlen. In der Generalkonferenz sämmtlicher Deutscher Eisenbahnverwaltungen in Berlin am 12. Februar 1877 wurde der heute noch in Kraft stehende sogenannte Reformtarif in seinen Grundzügen: 3 Klassen für Eilgut, 1 Klasse für Stückgut, 2 allgemeine Wagenladungsklassen für Güter aller Art und 4 Spezialtarife für bestimmt bezeichnete Güter endgültig festgesetzt. In Oesterreich war auf Veranlassung des damaligen Handelsministers Chlumetzki auf Grund rasch geführter Verhandlungen unter dem Titel: „Tarif, Theil I" der Oesterreichisch-Ungarische Reformtarif, enthaltend 3 Klassen für Eilgut, 2 Klassen für Stückgut, 3 ermässigte Wagenladungsklassen A, B und C, und 2 Spezialtarife mit einheitlicher Waarenklassifikation und Tarifbestimmungen, geltend für sämmtliche Oesterreichisch-Ungarische Bahnverwaltungen, mit Ausnahme der Südbahn, erschienen. Bald tauchten Klagen über die Systemlosigkeit und über die Werthklassifikation wieder auf. Die Regierung berief hierauf im Jahre 1882 eine Tarifenquete nach Wien ein, deren in zwei starken Quartbänden niedergelegten Berathungen viele beachtenswerthe Verbesserungsvorschläge enthalten. Das Ergebniss dieser Enquete war die Deklassifikation mehrerer Artikel, die Zulassung der Bildung von Wagenladungen aus Gütern der verschiedenen Klassen, endlich die Einwirkung, dass immer mehr und mehr Bestimmungen aus dem Tarif, Theil II den jede einzelne Bahn für sich hat, in den gemeinsamen Theil I übergehen. Die Tarifverhältnisse begannen nun klarer und übersichtlicher zu werden, als die Königlich Ungarische Staatsbahn am 1. Januar 1891 einen neuen Lokal-Gütertarif einführte, der durch seine nationale Richtung eine tiefgehende Bewegung in Oesterreich hervorrief. Die Gegenaktion war der am 1. Juli 1891 eingeführte Lokal-Gütertarif der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen. — Wir müssen uns aus räumlichen Rücksichten versagen, die Auseinandersetzungen des Redners bezüglich beider Tarifsysteme und des in den ausserdeutschen Staaten Europas herrschenden Werthtarif-Systems, desgleichen, betreffend den Staffeltarif, den Güter-Zonentarif, die litterarischen Leistungen auf dem Tarifgebiete usw. wiederzugeben. Der Vortrag wird in einer der nächsten Nummern der „Oesterreichischen Eisenbahnzeitung" vollständig abgedruckt und machen wir im voraus auf diese Publikation aufmerksam. Wir wollen nur noch die Schlussbemerkung des Vortragenden beifügen: „Der Zonentarif im Güterverkehre mit seinen innerhalb grösseren Gebieten gleichbleibenden Tarifsätzen ist für unsere Zeit nicht reif."

Auszeichnungen.

Dem Vorstande der K. K. Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen, Ministerialrath Rudolf Freiherr v. Lilienau wurde der Titel und Charakter eines Sektionschefs; dem Regierungsrathe, Oberinspektor Gustav Ritter v. Grünebaum der Titel und Charakter eines Hofrathes, ferner dem Maschinendirektor der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, W. Rayl, der Titel eines Regierungsrathes und dem Oberinspektor derselben Bahnanstalt, Hermann Schmidt, der Titel eines Kaiserlichen Rathes verliehen.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die bedeutsame Rede, welche der Reichskanzler v. Caprivi bei der Vorlage der Handelsverträge im Deutschen Reichstage hielt und die darauf folgende dreitägige Debatte haben den überaus günstigen Eindruck bestärkt, den die Einbringung dieser Verträge in den Abgeordnetenhäusern beider Reichshälften und die dabei von den beiden Handelsministern ebenfalls gehaltenen Reden hervorriefen. Das Gefühl der Sicherheit kehrt zurück, Handel sowie Industrie erkennen dankbar an, dass die leitenden Staatsmänner ihre ganze Arbeit den wirthschaftlichen Interessen widmen. Die Vorlagen haben daher auch auf unsere Eisenbahnwerthe anregend gewirkt. Die Exportbahnen, selbst die von Berlin aus stark contreminirte Staatsbahn (280,50), haben wieder am Kurse gewonnen; so: Nordbahn (?810), Nordwestbahn (205,25), Elbethalbahn (221) und Lemberg-Czernowitz (242). Besonders stark war der Begehr nach Böhmischen Bahnen und es wurde wieder recht fühlbar, dass der Verkehr in diesen Effekten zumeist an der Berliner Börse liegt und daher die Kurse der Dux-Bodenbacher zumeist nicht auf dem Wiener Kurszettel verzeichnet sind; Aussig-Teplitzer (1380) war es diesmal nur ausnahmsweise; Buschtêhrader (Lit. A 1185, Lit. B 466) waren durch die bevorstehende Prioritätenkonversion, Böhmische Westbahn (344) und Böhmische Nordbahn (186) durch Verstaatlichungsgerüchte beeinflusst.

Aus der Schweiz.

Pro ess des Bundes gegen die Gotthard- und Nordostbahn.

Bei Genehmigung der vor dem Gesetze des Jahres 1872 ertheilten Eisenbahnkonzessionen hat sich der Bund jeweilen vorbehalten, von den Eisenbahnen, deren Reinerträgniss 4 % übersteige, eine Konzessionsgebühr bis auf 500 Frcs. für 1 Wegstunde zu erheben. In dem Gesetze von 1872 wurde allgemein eine Konzessionsgebühr festgesetzt, welche bei einer Rendite von 6 % bis auf 200 Frcs. für das Kilometer (also etwa 1 000 Frcs. für die Wegstunde) anstieg. Die Gotthardbahn hat Ende 1890 gegen den Bund Civilklage erhoben, dahingehend, dass der Bund bezüglich der vor dem Eisenbahngesetze von 1872 ertheilten Konzessionen nicht eine Gebühr von über 500 Frcs. für die Wegstunde erheben dürfe. Nachher stellte auch die Nordostbahn eine gleiche Klage an. Der Bundesrath bestritt die Kompetenz des Bundesgerichtes, weil die Frage der Konzessionsgebühren lediglich dem öffentlichen Rechte und nicht dem Privatrechte angehöre. Am 5. Dezember abhin kam die Kompetenzfrage zwischen dem Bund einerseits und der Gotthardbahn und der Nordostbahn andererseits vor dem Bundesgericht zur Verhandlung und Entscheidung. Das Bundesgericht erklärte sich kompetent und wies demgemäss die Einrede des Bundesrathes ab. Es bleibt nun zunächst abzuwarten, ob der Bundesrath die in Aussicht gestellten Kompetenzkonflikte bei der Bundesversammlung wirklich erheben werde.

Entlassungsbegehren des Bundespräsidenten Welti.

Bundesrath Welti hat am Tage nach der Abstimmung über den Centralbahnkauf seine Demission auf Ende des Jahres eingereicht. Alle Schritte, Welti zum Rückzug des Gesuches anzuhalten, blieben erfolglos.*)

Welti hat fünfundzwanzig Jahre lang die Stelle eines Bundesrathes bekleidet. Als Departementschef leitete er abwechselnd das Militärwesen, das Post- und Eisenbahnwesen, das Auswärtige und die Justiz. Als Direktor der Posten und Telegraphen hat er mächtig dazu beigetragen, diese Verkehrsmittel auf die Höhe der Entwickelung zu bringen, welche sie auch nach dem Zeugnisse des Auslandes erreicht haben. Als Militärdirektor hat er das vielberufene Projekt von 1874 ausgearbeitet, welches infolge des Widerstandes der Föderalisten zwar nicht völlig zur Durchführung gelangte, aber in den wesentlichsten Punkten — Einheitlichkeit der Instruktion und des Kommandos — längst durchgeführt ist. Unvergessen sind die Verdienste, die Welti um die Rettung der mit dem Ruin bedrohten Nationalbahnstädte und dann namentlich um das Zustandekommen der Gotthardbahn sich erworben hat. Auch in der Leitung des Eisenbahnwesens hat Welti viel zustande gebracht. Wir erinnern an das Gesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen und vor allem an die durch ihn im ganzen erreichte Kräftigung der Centralgewalt im Eisenbahnwesen. Vergessen wir endlich nicht den grossen Antheil, den Welti am Zustandekommen des Schweizerischen Obligationenrechts und des internationalen Eisenbahn-Frachtrechts genommen hat.

Die Studentenschaft Berns hat am 11. d. Mts. dem scheidenden Bundespräsidenten eine Ovation dargebracht, an der die halbe Bevölkerung der Bundesstadt und in Gedanken und Gefühlen das Schweizervolk theilgenommen.

---

*) Nach telegraphischer Mittheilung sprach am 17. d. Mts. die vereinigte Bundesversammlung dem Bundesrath Welti den Dank des Vaterlandes aus für die demselben geleisteten vorzüglichen Dienste. An Stelle Welti's wurde zum Bundespräsidenten für das Jahr 1892 Hauser-Zürich und zum Vizepräsidenten des Bundesrathes Schenk-Bern gewählt.

Die Redaktion.

Der Eisenbahnunfall bei Döttingen.

Infolge des Zusammenstosses der Maschine Nr. 35 mit dem Zug Nr. 85 (Waldshut-Turgi) am 30. November Nachmittags 4 Uhr zwischen Döttingen-Klingnau und Koblenz wurde der Führer der Maschine Nr. 35 sofort getödtet, der Heizer derselben so schwer verwundet, dass er inzwischen gestorben. Von Zug 85 erlitt der Lokomotivführer neben verschiedenen Quetschungen einen Armbruch und der Heizer eine Fleischwunde im Oberschenkel. Vom Zugpersonal wurde nur der Zugführer verletzt, die Reisenden erlitten keine Verletzungen. Dagegen entstand ein grosser Materialschaden. — In Turgi war durch den diensthuenden Stationsvorstand dem Führer der Maschine Nr. 35 der Auftrag ertheilt worden, um 3 Uhr 50 nach Koblenz abzufahren, um daselbst dem Güterzuge Vorspanndienste zu leisten. Die Fahrordnung für diese Fahrt war ihm schriftlich behändigt und darin die Kreuzung mit Zug 85 in Döttingen-Klingnau in üblicher Weise angegeben worden. Infolge von Manövern, welche die Maschine auf der Station Turgi auszuführen hatte, erlitt die Maschine einige Minuten Verspätung in der Abfahrt. Da auch Zug 85 etwas verspätet war, traf die Maschine trotzdem vor diesem bei der Station Döttingen ein. Das Abschlusssignal wurde ihr geöffnet und die Einfahrtsweiche auf das Ausweichgeleise gestellt. Da die Maschine mit grösserer Schnelligkeit gegen die Station anfuhr, als gewöhnlich üblich, will der Wärter dem Führer in Ermangelung einer Signalflagge mit der Hand das Haltesignal gegeben und ihm „Halt“ zugerufen haben. Der Führer achtete nicht auf die Signale und fuhr mit unverminderter Geschwindigkeit durch die Station. Die Maschine schnitt die Ausfahrtsweiche auf und sprengte den Verschluss derselben. Die Begegnung fand in einer engen und unübersehlichen Kurve statt. Hiernach erscheint die Vermuthung, der Führer der Lokomotive 35, dem auf Neujahr die Stellung gekündet war, habe den Zusammenstoss absichtlich herbeigeführt, nicht unwahrscheinlich. E. St.

Schweizerische Nordostbahn.

Aus dem uns zugehenden IV. Nachtrage zum internen Distanzanzeiger der Nordostbahn vom 1. September 1882, enthaltend die Meter-, Effektiv- und Tarifdistanzen für die Stationen der Linie Dielsdorf - Niederweningen, ersehen wir, dass diese Linie am 9. August d. J. mit den Stationen Steinmaur, Schöfflisdorf und Niederweningen in der Länge von 6,6 km (Tariflänge 7 km) eröffnet worden ist.

Aus Italien.

Die Südbahn-Gesellschaft im Jahre 1890.

Die finanziellen Verhältnisse stellten sich wie folgt: An begebene Aktien 240 000 000 L., nicht vertheilte Gutschrift und Reservefonds 15 765 323 L., Staatszuschüsse 20 000 000 L., desgleichen Baubeihilfen 2 758 600 L., laufende Obligationen 369 070 387 L., zugehörige Guthaben 29 844 364 L., verschiedene Forderungen 77 062 602 L., Ablösungen aus dem früheren Calabro-Sizilischen Betriebe 32 650 912 L., insgesammt aufgebrachtes Gesellschaftsguthaben 795 337 206 L. Nach Abzug der gesammten Anlagekosten (rund 667 000 000 L.) und kleineren Belastungen verblieben in Baar und Geldwerthen der Gesellschaft verfügbar 26 462 399 L. Der Voranschlag auf 1891 beziffert eine Gutschrift von 83 454 000 L., eine Belastung von 65 300 000 L., einen Ueberschuss von 18 154 000 L. rund.

Von den Neubauten ist bestimmungsmässig zu eröffnen von Lecco-Colico: Lecco-Lierna bis 5./5. 93, der Rest zum 5./5. 95; von Rocchetta Melfi-Potenza bis Rionero 10./8. 92, Rest Rionero - Potenza 5/9. 98; von Rocchetta Melfi-Gioja del Colle der nach 1./8. 91 noch verbliebene Rest 1./8. 92; von Sulmona - Isernia bis Canzano 18./9. 92, Rest bis 18./9. 97 und Barletta-Spinazzola zum 1./8. 95. Die reinen Baukosten betrugen im Berichtsjahr allein 22 539 024 L., im ganzen 481 176 983 L.

Die Verkehrseinnahmen nach Abzug der Abgaben betrugen für die Linien des Stammnetzes 99 565 151 L., für die Ergänzungsbahnen 6 751 909 L., zusammen 106 317 060 L., dazu 342 016 L. für die getrennt liegenden Strecken und 181 196 L. für die Schifffahrt auf dem Gardasee; nur letztere zeigte gegen das Vorjahr (mit 208 876 L.) eine Verminderung, die übrigen Zunahme. Auf den Haupt- und Nebenlinien zeigte der Ertrag für Personen eine wesentliche Abnahme gegen das Vorjahr, auf den Hauptlinien dazu noch für Gepäck und Eilgut, auf den Ergänzungsbahnen die Nebenkosten.

Die kilometrische Einnahme in dem Berichtsjahr (das Vorjahr in Klammern dabei) auf Haupt- und Nebennetz bei bezw. 4 054 (3 997) km und 1 069 (1 074) km Betriebslänge war für Personen 9 065 (9 226) L. und 2 260 (2 474) L., für Gepäck und Hunde 423 (440) L. und 50 (48) L., für Eilgut 1 672 (1 701) L. und 399 (393) L., für beschleunigtes Frachtgut 1 682 (1 482) L. und 338 (242) L., für Frachtgut 11 613 (11 753) L. und 3 230 (3 033) L., an Nebeneinnahmen 106 (101) L. und 38 (65) L., im Gesammtdurchschnitt für alle Beförderungsgegenstände 24 560 (24 703) L. und 6 316 (6 255) L. Die Schifffahrt auf dem Gardasee brachte diesmal nur 343 596 (378 174) L.

Die Betriebseinnahme setzte sich zusammen aus dem bestimmungsmässigen Antheil für das Hauptnetz (62 228 219 L.), der Hälfte der Roheinnahme für das Ergänzungsnetz (3 375 954 L.), dem kilometrischen Staatszuschuss (4 061 367 Lire), einigen anderen Einnahmen und den Betriebserträgen aus besonderem Gesellschaftseigenthum, insgesammt auf 74 872 710 L.; hiervon ab Betriebsausgabe mit 71 382 516 Lire, bleibt Betriebsüberschuss 3 490 194 L.

Sonach stellte sich der allgemeine Abschluss des Betriebsjahres 1890, nach welchem zu diesem Betriebsüberschuss die vertragsmässige kilometrische Vergütung und andere Einnahmen traten, auf 42 326 640 L. an Gutschrift, durch Verzinsung und Tilgung von Aktien und Obligationen, Abgaben und Kursverluste die Belastung auf 37 817 428 L.; von dem Reinertrag verbleiben nach Abzug der Rücklagen und Tantiemen sowie Zurechnung des vorjährigen Vortrages 4 021 330 L. Hiervon erhält jede der 420 000 begebenen Aktien 9,50 L. Dividende über die 5% Verzinsung hinaus und 31 330 L. werden auf neue Rechnung vorgebucht.

Ferner erhält jede Aktie aus dem besonderen Gesellschaftsüberschuss vom 30. Juni 1885 her (15 746 634 Lire) mit 848 550 L. Einnahme und 93 340 L. Ausgabe noch weitere 1,50 L. Dividende, und 125 209 L. Rest werden ebenfalls vorgetragen.

An Personal (Beamte und Arbeiter) wurden mit Jahresschluss 41 561 besoldet, gegen das Vorjahr um 1 072 mehr; auf die Transportverwaltung entfielen hiervon ausser 80 Büreaubeamten 13 792 auf den Verkehr und Betrieb und 4 933 auf den Fahrdienst, auf die Bahnerhaltung 15 050. Für 1890 beliefen sich die Personalkosten der Beamten auf 701 534 L., der ständigen Arbeiter auf 215 742 L., der vorübergehend beschäftigten Arbeitskräfte auf 295 894 L., insgesammt auf 1 216 470 L.; für die ganze Zeit ab 1. Juli 1885, dem Eintritt der Neuordnung in den Eisenbahnverhältnissen, stellten sich die ebengenannten Kosten auf bezw. 2 593 129 L., 918 928 L. und 1 080 079 L., insgesammt 4 592 136 L.

Mittelmeerbahnen.

Aus einer grösseren Abhandlung über die Verhältnisse der hauptsächlichsten Verkehrs-Mittelpunkte der grossen Eisenbahnnetze Italiens geben wir nachstehend einige Notizen über den Verkehr der hauptsächlichsten Bahnhöfe des Mittelmeernetzes mit vergleichenden Angaben für das Betriebsjahr 1889/90 und die 4 vorhergehenden Jahre. Im ganzen werden 29 Bahnhöfe als Verkehrs-Hauptpunkte angesehen, von welchen 16 Einnahmen von 500 000 bis zu 1 000 000 L. und nur 13 Einnahmen über 1 000 000 L. d. h. nach Abzug der Abgaben hatten; diese 13 sind (unter Angabe der Einnahme in Millionen Lire für 1889/90, für 1885/86 in Klammern daneben) 1. Genua 11 (9), 2. Turin 9,97 (9,55), 3. Mailand 8,99 (9,68), 4. Rom 6,86 (8,09), 5. Neapel 5,29 (4,99), 6. Savona 2,55 (1,94), 7. Florenz 2,03 (2,36), 8. Sampierdarena 1,72 (1,64), 9. Livorno 1,67 (1,70), 10. Alessandria 1,53 (1,55), 11. Spezia 1,51 (0,89), 12. Pisa 1,31 (1,93) und 13. Novara 1,18 (0,93). Bei den voraufgeführten Beträgen sind die sämmtlichen zu der bezüglichen Ortschaft zugehörigen Bahnhöfe, Haltestellen und Bahnagenturen mit Einschluss der Zoll-Abfertigungsstelle betheiligt. Bei den Bahnhöfen Mailand, Rom, Neapel, Florenz, Livorno und Pisa ist auch das gemeinsame Verhältniss zwischen Adria- und Mittelmeernetz berücksichtigt, und sind für die beiden letzten Betriebsjahre die Beträge des Durchgangsverkehres ausgeschlossen, welche vordem zur Verrechnung mit herangezogen wurden. Bei den meisten der ebengenannten 13 Bahnhöfe macht es sich auffallend bemerklich, dass die Einnahmen für Personen, Gepäck, Eilgut und theilweise auch für Frachtgut gegen das Vorjahr abnahmen, bei beschleunigtem Frachtgut dagegen eine Zunahme zeigten.

Die 16 grösseren Verkehrsorte mit 783 000 bis herunter zu 501 500 L. Einnahme sind, nach der Einnahmenhöhe für 1889/90 geordnet, folgende: 1. Vercelli, 2. Asti, 3. Ventimiglia, 4. Pavia, 5. Monza, 6. Luino, 7. Casale - Monferato, 8. Salerno, 9. Civitavecchia, 10. Novi Ligure, 11. Siena, 12. Como S. Giovanni, 13. Pinerolo, 14. Castellammare di Stabia, 15. San Remo und 16. Chiasso.

Seil-, Tram- und elektrische Bahnen.

Genua. Die Stadtverwaltung hat für folgende Neubaulinien usw. die Erklärung beantragt, dass dieselben „im öffentlichen Nutzen liegend“ anzusehen seien: Seilbahn Zeccaplatz-Chiappe, elektrische Bahn Piazza Principe-Piazza Brignole mit Abzweigungen, elektrische Bahn Piazza Acquaverde - S. Ugo, elektrische Bahn Piazza Manin nach Staglieno und S. Gottardo, sowie für die erforderlichen Baulichkeiten bezw. Vorrichtungen zur Herstellung, Uebertragung und Leitung des elektrischen

Stromes und für den Betrieb. Die Eröffnung der Seilbahn vom Sant' Anna sollte noch innerhalb des Monats November stattfinden.

Rom. Die Stadtverwaltung hat für die verschiedenen elektrischen Bahnlinien zur Verbindung der Plätze del Popolo, di Venezia und San Pietro mit dem Stadttheil Trastevere die Konzession ertheilt; die Bauarbeiten sind im Gange.

Trambahn Vicenza nach Montagnana und Lonigo Lovolo. Das Schiedsgericht in dem Streit der Provinz Vicenza mit der Venetianischen Baugesellschaft bezüglich der Riviera-Trambahn erklärt den Vertrag beider Theile vom Februar 1886 für aufgehoben, bestimmt die Uebergabe des erworbenen Baugrundes, der bereits fertiggestellten baulichen Anlagen, sowie unter Festsetzung etwaiger Busse für die Vorenthaltung auch die der Entwürfe und Pläne für vorgenannte Trambahnlinie an die Provinz, bestimmt ferner die Zahlung von 9 800 L. an diese gegen Rückgabe der in Italienischer Rente von der Gesellschaft hinterlegten Sicherheit von 5 000 L. und legt die Kosten des Streites den beiden Theilen je zur Hälfte auf.

Dampftram Arona-Gravellona-Toce. Ueber den Bau dieser in mehreren Beziehungen wichtigen Linie sind neuerdings die Verhandlungen ernsthaft wieder aufgenommen und zwar mit einem Belgischen Hause. Auch eine Englische Unternehmerfirma hat einen Entwurf eingesandt.

Seilbahn auf den Monte Pellegrino bei Palermo. Der Vertrag mit den Unternehmern ist dahin abgeschlossen, dass die Gemeindeverwaltung 12 000 L. jährlich auf 20 Jahre zahlt; die Konzessionsdauer ist 90 Jahre. Der Bau muss unbedingt bis 1. Mai 1892 spätestens beendigt sein.

Trambahn Mailand-Baggio-Abbiategrasso. Für die Ausführung dieser seit mehr als Jahresfrist beschlossenen Linie ist jetzt ein Ausschuss zusammengetreten.

Die Belgische „Compagnie générale des Chemins de fer sécondaires" zu Brüssel, welche bekanntlich ausser den Italienischen Linien auch solche in Belgien, Deutschland, Frankreich und Brasilien betreibt, äussert sich in dem Betriebsbericht für 1890/91 über erstere folgendermaassen: „Wir haben bedeutende Einschränkungen in der Ausgabe der Werthpapiere aus unserem Portefeuille eintreten lassen, um der augenblicklichen Einnahmeverminderung auf unseren in Italien gelegenen Linien zu entsprechen." Bezüglich der Dampftrams in der Provinz Brescia wird noch besonders hinzugefügt: „Zum ersten Male seit 5 Jahren haben wir eine Verringerung in den Betriebs-Roheinnahmen zu verzeichnen; diese ist ausschliesslich der gegenwärtig verdriesslichen (fâcheuse) wirthschaftlichen Lage Italiens zuzuschreiben." Für diese Aktien lässt sich daher nur eine Dividende von 3 % erreichen; die Aktien der „Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft der Provinz Emilia", welche augenscheinlich weniger unter den allgemeinen Schwierigkeiten gelitten haben, erzielen 5 Frcs. Dividende wie im Vorjahre.

Oberlandesgerichts-Entscheidung.

v. O. **Eisenbahnbetriebs-Reglement §§ 49, 68; Hand.-Ges.-Buch Art. 427.** Aus den Entscheidungsgründen: „Von dem Standpunkte aus, dass das Speditionsgut aus dem Verwahrsam des Beklagten als Spediteurs in denjenigen der Eisenbahnverwaltung übergegangen und in der Hand der letzteren unnachweisbar geworden ist, wird bei dem unbestrittenen Vorhandensein der thatsächlichen Voraussetzungen der im ersten Absatz des Art. 384 Hand.-Ges.-B.'s getroffenen Bestimmung und in Ermangelung einer entgegenstehenden Vereinbarung, diese Bestimmung anwendbar. Beklagter ist hiernach für verpflichtet zu erachten, in dem Umfange, in welchem die Eisenbahnverwaltung dem Absender für den Verlust des Gutes Ersatz zu leisten gehabt hätte, — aber auch nur in diesem Umfange — seinerseits der Klägerin als Rechtsnachfolgerin der absendenden Firma O. für den Verlust aufzukommen. — Bei der Bemessung dieser Haftpflicht ist daher zu Gunsten des Beklagten zu berücksichtigen, dass die Eisenbahnverwaltung nur nach dem gegebenen Normalsatze von 120 ℳ pro 100 kg (§ 68 Nr. 2 Betr.-Reglm. u. Art. 427 H.-G.-Bch.) Ersatz zu leisten gehabt hätte; in dem diesem Satze und dem Gewichte des Gutes entsprechenden und richtig berechneten Betrage erschöpft sich somit der Ersatzanspruch, welchen die Klägerin als Cessionarin der Firma O. gegen den Beklagten aus Anlass des Verlustes des Gutes nach dessen Empfangnahme durch die Eisenbahnverwaltung erworben hat." (Erk. des Ober-Landgerichts zu Dresden vom 5. Mai 1891; Sächs. Archiv f. Bürg. Recht usw. Bd. I S. 518 ff.)

Personalnachrichten.

Aus Württemberg.

Ernannt wurden: Bahnmeister de Pay in Kisslegg zum Abtheilungsingenieur in Esslingen, Bahnmeister Korherr in Rottenburg zum Abtheilungsingenieur beim bautechnischen Büreau der Generaldirektion, Eisenbahnsekretär Stang zum Expeditor bei der Generaldirektion mit dem Titel „Revisor". Versetzt wurden: Betriebs-Bauinspektor Haas in Sulz nach Ulm und Betriebs-Bauinspektor Gmelin in Biberach zum bautechnischen Büreau der Generaldirektion.

Der Finanzassessor, tit. Finanzrath Stehle bei der Generaldirektion wurde zum Finanzrath, der Oberinspektor, tit. Baurath Schmoller zum Baurath bei der Generaldirektion befördert.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Schliessung von Stationen.

Der Verkehr auf den Wasserumschlagsstellen zu Pöpelwitz und am Oderhafen hierselbst wird am 19. d. Mts. bis auf weiteres geschlossen. Die Wiedereröffnung des Verkehrs wird seiner Zeit öffentlich bekannt gemacht werden.

Breslau, den 15. Dezember 1891. (2549)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Eröffnung der Station Kunnersdorf bei Kamenz für den beschränkten Stückgutverkehr. Am 1. Januar 1892 wird die bisher nur dem Personenverkehr dienende Station Kunnersdorf bei Kamenz auch für den Eil- und Fracht-Stückgutverkehr eröffnet und zwar mit der Einschränkung bis auf weiteres, dass Sendungen nach dieser Station nur frankirt, von derselben nur unfrankirt, in beiden Fällen ohne Nachnahme angenommen und Eil- und Fracht-Stückgüter nur im Einzelgewicht von höchstens 250 kg zugelassen werden.

Berlin, den 16. Dezember 1891. (2550MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Januar k. J. wird Nachtrag I zu dem vom 1. Januar d. J. an gültigen Main-Neckarbahn-Badischen Thier- etc. Tarife eingeführt. Der Nachtrag enthält Frachtsätze für die Station Boxberg-Wölchingen.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsstationen und das diesseitige Tarifbüreau.

Karlsruhe, den 15. Dezember 1891. (2551)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr nach Oesterreich. Für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Koks von den diesseitigen Stationen des Oberschlesischen Kohlenbezirks, nach Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn, Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (nördliche Linien), Oesterreichischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft, Böhmischen Kommerzialbahnen und Lokalbahn Reichenberg-Gablonz tritt unter Aufhebung der bisherigen bezüglichen Tarife vom 1. Oktober 1887 (nach der Oesterreichischen Nordwestbahn etc.) und vom 15. Oktober 1887 (nach Stationen der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft) nebst den hierzu erschienenen Nachträgen mit dem 1. Januar 1892 ein neuer Tarif in Kraft. Derselbe enthält für einige Verkehrsverbindungen ermässigte, im übrigen aber die Sätze der zur Aufhebung kommenden Tarife. Druckabzüge des neuen Tarifes sind von den betheiligten diesseitigen Dienststellen zum Preise von 0,20 ℳ zu beziehen.

Breslau, den 17. Dezember 1891. (2552)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elbumschlags-Verkehr Westösterreich-Riesa-Elbkai. Der in unserer Bekanntmachung vom 11. November d. J. angekündigte, am 1. Januar 1892 in Kraft tretende Tarif für obengenannten Verkehr ist erschienen und durch unsere Wirthschafts-Hauptverwaltung hier zum Preise von 90 ₰ für das Stück zu beziehen.

Dresden, am 14. Dezember 1891. (2553)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Eisensendungen von Zwickau nach Berlin. Allen Denjenigen, welche in der Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1892 mindestens 600 000 kg Eisen und Stahl des Spezialtarifs II von Zwickau im direkten Verkehre nach den nachstehend genannten Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen zur Beförderung bringen, vergüten wir, sofern der z. Zt. gültige Tarif für den Berlin-Sächsischen Verbandsverkehr angewendet worden ist

gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe folgende Beträge:

a) im Verkehre nach Berlin (Anhalt-Dresdn. Bhf.) 0,04 ℳ für 100 kg,
b) im Verkehre nach Berlin (Stettiner Bhf.), Lagerhof b. Gesundbrunnen, Wedding und Wilmersdorf-Friedenau 0,01 ℳ für 100 kg.

Dresden, den 15. Dezember 1891. (2554)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Böhmisch-Bayerischer Getreide-Verkehr. Mit Gültigkeit ab 15. Dezember l. J. wird die Station Neuhof in das Heft 3 zu Theil III des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Verbands-Gütertarifs mit einem Anstoss von 0,07 ℳ für 100 kg bezw. 3 km an die Frachtsätze und Entfernungen für Hof aufgenommen. Die Station gehört der Gruppe 1 der Einlagerungstabelle an.

München, den 11. Dezember 1891. (2555)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Thüringisch-Bayerischer Güterverkehr. Durch den am 1. Januar 1892 in Kraft tretenden Nachtrag I zum Gütertarif vom 1. September 1891 werden für die Stationen Otterfing, Ritschenhausen (Bayer. Stsb.) und Krölpa-Ranis (Bezirk Erfurt) direkte Frachtsätze eingeführt, die Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen erweitert und ergänzt, die Frachtsätze für Bregenz ermässigt, die Ausnahmetarife Nr. 4 (für Sprit und Spiritus) und Nr. 7 (für Kalksteine) am 1. März 1892 aufgehoben, sowie verschiedene Entfernungen des Haupttarifs berichtigt.

Ausserdem werden durch den Nachtrag, welcher an die Besitzer des Haupttarifs unentgeltlich abgegeben wird, neue Ausnahme-Frachtsätze, und zwar für Steinkohlen ab Stockheim, für Bier (in Kisten und Fässern) zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern, für Wegebaumaterialien ab Bischofsheim v. d. Rh., sowie für Stammholz des Ausnahmetarifs 2 B ab Deisenhofen, Kirchseeon und Sauerlach eingeführt.

Erfurt, den 15. Dezember 1891. (2556)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederschlesischer Steinkohlen-Verkehr. Für die Beförderung von Steinkohlen in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg nach Station Lissa der Oesterreichischen Nordwestbahn bleiben die mit Gültigkeit bis Ende d. J. eingeführten ermässigten Frachtsätze (von Wenzeslausgrube 46,4 kr., von Rubengrube 45,3 kr., von Neurode 45 kr. und von Möhlten 44,9 kr. für 100 kg) widerruflich bis Ende Dezember 1892 in Kraft.

Berlin, den 10. Dezember 1891. (MG2557)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmefrachtsätze für Dextrin, Kartoffelmehl, Stärke etc. zur überseeischen Ausfuhr. Vom 20. Dezember d. J. ab wird der Ausnahmetarif für die überseeische Ausfuhr von Dextrin, Kartoffelmehl, Stärke getrockneter (auch getrockneter Schlemmstärke) und Stärkemehl, Stärkezucker und Stärkesyrup, Traubenzucker (Glykose) und Traubenzuckersyrup für den Versand von den diesseitigen einbezogenen Stationen auf die Ausfuhr über Swinemünde ausgedehnt.

Nähere Auskunft ertheilen auf Verlangen die betheiligten Güterabfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hierselbst, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 14. Dezember 1891. (MG2558)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zu dem, die besonderen Bestimmungen enthaltenden Heft 1 der Tarife für den **Belgisch-Südwestdeutschen Güterverkehr** tritt am 1. Februar 1892 ein Nachtrag I in Geltung. Derselbe enthält ein einheitliches Gleichstellungsverzeichniss für die nicht direkt tarifirten Belgischen Stationen (unter Aufhebung der in den Heften 3 b bis 9 b enthaltenen gleichartigen Verzeichnisse) und Aenderungen bezw. Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zu Artikel 1 und der Bestimmungen über die Anwendung des Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter. Durch die geänderte Gleichstellung der Belgischen Stationen treten neben Frachtermässigungen auch Frachterhöhungen ein. Nähere Auskunft ertheilen die Tarifbüreaus der betheiligten Verwaltungen. (2559)

Strassburg, den 9. Dezember 1891.
Namens der Verbandsverwaltungen:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Oest.-Ung.-Schweiz.-Südbadischer Güterverkehr. Unter Bezugnahme auf das Ausschreiben gleichen Betreffes vom 17. Oktober l. J. wird bekannt gegeben, dass nachstehende Tarifhefte, welche am 31. Dezember 1891 zur Aufhebung gelangen sollten, bis auf weiteres noch in Geltung bleiben:

Theil I vom 1. August 1886.
Theil II
Heft 1 vom 1. August 1886.
„ 2 } „ 1. September 1886.
„ 3 }
Theil III
Heft 1 }
„ 2 } „ 1. Oktober 1889.
„ 3 „ 1. September 1886.
„ 4 „ 10. Oktober 1888.

Ausgeschlossen von der Gültigkeitsverlängerung sind:

Die Bestimmungen und Frachtsätze des in den Tarifheften 1, 2 und 3 des Theiles II enthaltenen Ausnahmetarifes Nr. IV (für Obst und Gemüse), sowie die Frachtsätze für Budweis des Ausnahmetarifes Nr. IX (für Zucker aller Art) im Theil II Heft 1, welche am 31. Dezember 1891 ausser Kraft treten.

Am 1. Januar 1892 gelangen zur Einführung:

Nachtrag IV zu Theil II Heft Nr. 1.
„ V „ „ II „ 2.
„ II „ „ II „ 3.

Die Nachträge enthalten die Bestimmung wegen Aufhebung des Ausnahmetarifes Nr. IV für Obst und Gemüse, Nachtrag II zu Theil II Heft Nr. 3, ausserdem neue Frachtsätze für Zucker aller Art (Ausnahmetarif Nr. IX) im Verkehr mit Basel und Schaffhausen, sowie Ergänzungen des Ausnahmetarifes Nr. XXIV (für Spiritus und Sprit) und des Kilometerzeigers.

Exemplare dieser Nachträge können von den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

München, den 12. Dezember 1891. (2560)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Bayerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr. Die Einführung des in der Vereinszeitung Nr. 90 vom 18. November 1891 unter Zahl 2320 angekündigten Heftes 1 zu Theil II des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Verbandsgütertarifes kann eingetretener Hindernisse halber erst am 1. Februar 1892 erfolgen, weshalb die Tarifhefte Nr. 1 und Nr. 2 vom 1. November 1878 bezw. vom 1. August 1883 für den Bayerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Güterverkehr nebst den hierzu erschienenen Nachträgen bis Ende Januar 1892 noch in Kraft bleiben.

München, den 12. Dezember 1891. (2561)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 20. Dezember d. J. ab treten im Verkehr zwischen den Stationen der Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahn einerseits und den Stationen Halbstadt und Liebau des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin sowie Dzieditz, Myslowitz, Oderberg und Oswiecim des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau andererseits direkte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen. (2562)

Cüstrin II, 15. Dezember 1891.
Direktion
der Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahngesellschaft, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Am 1. Januar 1892 tritt an Stelle und unter Aufhebung des Tarifheftes J (Verkehr mit Stationen der Brölthaler Eisenbahn) vom 1. November 1886 ein neuer Tarif in Kraft, welcher neben Ermässigungen auch einzelne Erhöhungen in sich schliessen wird. Die letzteren treten jedoch erst am 15. Februar 1892 in Geltung. Abdrücke des Tarifs sind zum Preise von 20 ₰ bei den betheiligten Dienststellen zu haben. (2563)

Köln, den 13. Dezember 1891.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Niederhövels des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.). Die Tarifvorschrift, nach welcher die Sendungen nach der genannten Haltestelle frankirt und ohne Nachnahmebelastung und diejenigen von derselben unfrankirt aufzugeben sind, kommt mit dem 1. Januar 1892 in Wegfall.

Köln, den 14. Dezember 1891. (2564)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Güterverkehr Köln (rrh.) etc.-Bromberg etc. Am 1. Januar 1892 tritt ein neuer Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.), der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn, sowie den auf Deutschem Gebiete gelegenen Stationen der Niederländischen Staatsbahnen und der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg und der Ostpreussischen Südbahn andererseits in Kraft, durch welchen der seitherige Tarif vom 1. Oktober 1885 nebst Nachträgen ersetzt und aufgehoben wird.

Der neue Tarif enthält gegenüber den bis jetzt bestehenden Tarifsätzen zahlreiche Frachtermässigungen, theilweise jedoch auch Frachterhöhungen. Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Februar 1892 in Gültigkeit. In den Tarif sind auch Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den dem Eisenbahn-Direktionsbezirk Bromberg nicht angehörenden Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen nachrichtlich aufgenommen.

Der Tarif ist zum Preise von 0,80 ℳ

für das Stück bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu haben.

Köln, den 14. Dezember 1891. (2565)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Die im Ausnahmetarife für den Transport von Petroleum, roh und raffinirt, Blau- und Grünöl, ferner Mineraltheer, gültig vom 1. September 1891, Seite 4 und 5 Punkt 9 enthaltenen, bis Ende Dezember 1891 gültigen Reexpeditionsbestimmungen bleiben bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1892, aufrecht.

Wien, am 12. Dezember 1891. (2566)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Einführung von neuen Ausnahmetarifen für die Beförderung von Kohlen. Mit Bezug auf die Publikation in Nr. 91 dieser Zeitung vom 21. November l. J. wird bekannt gemacht, dass die neuen Verbands-Ausnahmetarife für die Beförderung von Kohlen ab Oesterreichischen Stationen nach Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit, bezw. Lindau transit, sowie nach Schweizerischen Stationen am 1. Januar 1892 in Kraft treten.

Exemplare dieser Tarife sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen, beziehungsweise Stationen zum Preise von 90 kr. Oe. W. für das Stück zu beziehen.

Wien, am 12. Dezember 1891. (2567)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterr. Staatsbahnen.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Die in der amtlichen Bekanntmachung zu Nr. 1 l. J. sub pos. 35 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen publizirten ermässigten Frachtsätze für Holztransporte, mit der Bestimmung für Sachsen, bleiben in der gleichen Höhe und unter denselben Bedingungen bis Ende Dezember 1892 in Kraft.

Wien, am 8. Dezember 1891. (2568)

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr. Einführung des Nachtrages III zum Tarife vom 1. Oktober 1887. Mit Gültigkeit ab 1. Januar 1892 gelangt der Nachtrag III zum Tarite vom 1. Oktober 1887 für den direkten Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Aenderung von Stationsnamen;
2. Berichtigungen und Ergänzungen des
   Kapitels I (Theil I), allgemeine Bestimmungen,
   Kapitels III (Theil I), allgemeine Tarifvorschriften,
   Kapitels IV (Theil I), allgemeine Waarenklassifikation,
   Kapitels V (Theil I), Instradirung der Transporte;
3. Berichtigungen und Ergänzungen zu den Tarifen für den Oesterreichisch-Ungarischen Durchlauf (Theil II).

Der mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1891 erschienene Anhang zum Tarife für den direkten Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr, enthaltend Ausnahmefrachtsätze für Roh- und Sandzucker, ist als Ausnahmetarif Nr. 16 in den Nachtrag III aufgenommen.

Exemplare dieses Nachtrages können um den Preis von 15 kr. pro Stück bei der kommerziellen Direktion der K. K. priv. Südbahngesellschaft in Wien bezogen werden.

Wien, am 14. Dezember 1891. (2569)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn. Galiz. Oesterr.-Böhm. Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1892 gelangt im Galiz.-Oesterr.-Böhm. Eisenbahnverbande ein „Anhang“ zu den Tarifheften 1, 2 und 3 zur Einführung, wodurch der gleichnamige Anhang vom 1. Januar 1891 aufgehoben wird.

Der neue Anhang hat nur temporäre Gültigkeit, u. zw. ab 1. Januar 1892 — bis auf weiteres, spätestens bis Ende Dezember 1892, — und enthält Kartirungssätze für spezielle Artikel in einzelnen Verkehrsrelationen.

Exemplare dieses Anhanges sind bei den Verbandsverwaltungen erhältlich.

Wien, am 11. Dezember 1891. (2570)

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Herausgabe eines temporären Anhanges zum Tarife (Theil II) für den Eil- und Frachtgüter-Transport etc. im Lokalverkehre auf dem Hauptbahnnetze der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Am 1. Januar 1892 tritt im Lokalverkehre des Hauptbahnnetzes der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu den ab 1. November 1889 gültigen besonderen Bestimmungen und Gebührentarifen (Theil II) für den Eil- und Frachtgüter-Transport etc. ein temporärer Anhang mit Gültigkeit bis auf Widerruf in Wirksamkeit, durch welchen gleichzeitig der temporäre Anhang zu vorbezeichnetem Tarife, gültig ab 1. Januar 1891, ausser Kraft gesetzt wird.

Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel in verschiedenen Relationen. (2571)

Wien, am 15. Dezember 1891.

Nordwest-Böhmischer Eisenbahnverband. Einführung von Tarifen. Am 1. Januar 1892 gelangen zur Einführung:

1. Ausnahmetarif für Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und Hirse bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Stationen der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, K. K. priv. Böhmischen Nordbahn, K. K. priv. Böhmischen Westbahn, a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, K. K. Oesterreichischeu Staatsbahren (Linien in Böhmen, Mähren und Niederösterreich), K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn (Linie Vsetat Privor-Tetschen, ferner Iglau und Vysocan) und priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (Linie Bubenc-Bodenbach) nach solchen Stationen dieser Eisenbahnlinien, in deren Bereich sich Mühlen befinden.

   Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze.

2. Anhang zu den Tarifen, Theil II, welcher ermässigte und direkte Kartirungs-Frachtsätze für Tarifklassen, Ausnahmetarife und speziell angeführte Artikel enthält.

   Hierdurch wird der gleichnamige Anhang, gültig vom 1. Januar 1891, ersetzt.

Diese neuen Tarife werden bei der gefertigten Generaldirektion zum Preise von je 60 kr. pro Exemplar zu erhalten sein.

Prag, am 13. Dezember 1891. (2572)
Generaldirektion
der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn.

Elbeumschlags-Verkehr mit Oesterreich. (Einführung des Nachtrages III.) Mit 1. Januar 1892 tritt der Nachtrag III zum Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. Februar 1891 in Kraft. Derselbe enthält geänderte Frachtsätze für den Klassengut-Tarif, sowie für die Ausnahmetarife im Kartirungswege, ferner die Wiedereinführung der im Rückvergütungswege gültigen Ausnahmetarife für das Jahr 1892.

Derselbe ist bei den betheiligten Bahnen, sowie bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 15 kr. = 30 ₰ zu erhalten.

Wien, am 12. Dezember 1891. (2573)
K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Einführung des Nachtrages III zum Lokal-Gütertarife. Zu unserem seit 1. Januar 1890 gültigen Lokal-Gütertarife tritt mit Gültigkeit vom 1. Januar 1892 der Nachtrag III mit folgendem Inhalte in Kraft.

1. Aenderungen infolge der Betriebsübernahme der Linie Csácza-Zwardon.
2. Ergänzungen und Berichtigungen.

Insofern durch diesen Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Februar 1892 in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages sind in der Tarifabtheilung der Direktion (Budapest Mária Valeria-utcza 11, III. Stock) erhältlich. (2574)

Budapest, am 15. Dezember 1891.
Die Direktion.

Ausnahmetarif für Petroleum etc. vom 1./9. 1891. Mit 1. Januar 1892 tritt zu obigem Tarife der Nachtrag III in Kraft, welcher ausser neuen Frachtsätzen, für die Stationen Palzau und Wodnian noch verschiedene ermässigende Frachtsatzänderungen enthält.

Dieser Nachtrag ist bei den betheiligten Verwaltungen und in den Verbandstationen um den Preis von 5 kr. erhältlich.

Wien, am 15. Dezember 1891. (2575)
Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Einführung des Nachtrages V zum Lokal-Gütertarife, Theil II, Heft 1 und des Nachtrages IV zu demselben Tarife, Heft 2. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1892 gelangt zum Lokal-Gütertarife, Theil II, Heft 1, bezw. Heft 2 der Nachtrag V, bezw. der Nachtrag IV zur Einführung.

Der Nachtrag V zum Hefte 1 enthält:

1. Aenderungen und Ergänzungen, sowie Einführung eines neuen Ausnahmetarifes XII für Getreide zum Vermahlen bei Bezug von Mühlen, und für Mahlprodukte und Mehl;
2. vollständige Aufhebung des ersten Anhanges zum Hefte 1 und Neuauflage dieses Anhanges;
3. Druckfehler-Berichtigungen.

Der Nachtrag IV zum Hefte 2 enthält:

1. Tarif für die in den Staatsbetrieb übergehenden Linien Krakau-Podwoloczyska, Krasne-Brody, Bierzanów-Wieliczka, Podleze-Niepolomice, Jaroslau-Sokal, Debica-Rozwadów und Sobow-Nadbrzezie;
2. Einführung eines neuen Ausnahmetarifes XII für Getreide zum Vermahlen bei Bezug durch Mühlen, und für Mahlprodukte und Mehl;

3. Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes.

Wien, am 15. Dezember 1891. (2576)
Die K. K. Generaldirektion.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahn. Die am 24. oder 25. Dezember d. J. für den Lokal- oder direkten Verkehr gelösten Rückfahrkarten werden zur Rückfahrt noch am 28. Dezember d. J. zugelassen. (2577)

Cüstrin II, den 17. Dezember 1891.
Die Direktion
der Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahngesellschaft.

4. Lieferfristen.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Zuschlagsfrist zur Lieferzeit für die Strecke Ruttka-Oderberg anlässlich Güteranhäufung.) Es wird zur Kenntniss gebracht, dass der auf Grund des § 57 des Betriebsreglements für die Strecke Ruttka-Oderberg zu der reglementarischen resp. tarifarischen Lieferzeit bei Frachtgütern ab 30. November a. c. bis auf Widerruf festgesetzte Zuschlag von 2 Tagen von der hohen Aufsichtsbehörde mit Erlass Nr. 22974 vom 4. Dezember a. c. genehmigt wurde.

Unter Einem wird dieser Lieferzeitzuschlag von 2 Tagen, nachdem die Güteraufhäufung in Abnahme begriffen ist, mit 14. Dezember d. J. ausser Wirksamkeit gesetzt. (2578)

Budapest, am 12. Dezember 1891.
Die Direktion.

5. Eisenbahn-Effektenverkehr.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Der am 31. Dezember 1891 fällige Zinsenkupon unserer Prioritätsanleihe vom Jahre 1880 wird u. z.

jener der Schuldverschreibungen:
Lit. A pr. 1500 ℳ D. R. W. mit 30 ℳ D. R. W. und

jener der Schuldverschreibungen:
Lit. B pr. 300 ℳ D. R. W. mit 6 ℳ D. R. W.

vom 2. Januar 1892 an bei nachstehenden Zahlstellen eingelöst:

in Wien bei den Herren Johann Liebieg et Co.;
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer;
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder;
„ Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt;
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt;
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne;
„ Teplitz bei der Hauptkassa der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Teplitz, den 15. Dezember 1891. (2579)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

6. Verdingungen.

Main-Neckar-Eisenbahn. Vergebung von Betriebsmaterialien. Der Bedarf der für das Jahr 1892 erforderlich werdenden:

Brennmaterialien, Metallwaaren, Holzwaaren, Fettwaaren, Geräthschaften, Schreibmaterialien etc.

soll durch öffentliche Ausschreibung beschafft werden.

Die Lieferungsbedingungen und Verzeichnisse der Materialien können bei dem Hauptmagazins-Verwalter hier eingesehen und auch auf frankirtes Verlangen gegen Einsendung von 40 ₰ von demselben bezogen werden.

Bei der Materialverwaltung in Heidelberg liegen die Bedingungen und Verzeichnisse gleichfalls zur Einsicht bereit.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebote auf Materiallieferung für das Jahr 1892“ längstens Donnerstag, den 24. Dezember 1891, Vormittags 10 Uhr, verschlossen und frankirt an den Hauptmagazins-Verwalter hier einzusenden.

Darmstadt, den 16. Dez. 1891. (2580)
Der Ober-Betriebsinspektor.
Dittmar.

Verding von Drahtstiften, Schmiedenägeln, Nieten, Muttern, Schrauben, Pinseln und Schaufeln. Die im Rechnungsjahre 1892/93 erforderlichen:

22 000	kg Drahtstifte, Rohrnägel und Kammzwecken,
2 700	Mille eisernen und messingenen Holzschrauben etc.,
1 000	Mille geschmiedeten Nägel,
280 000	Stück Kessel- und Tendernieten.
80 000	„ Weichennieten,
900 000	„ Sächsischen Blechnieten,
800	Mille Schraubenmuttern.
600	„ Splinte,
2 800	Stück Pinsel und
500	„ Kohlenschaufeln für Lokomotiven

sollen in öffentlicher Ausschreibung — nach 10 Loosen getrennt — verdungen werden.

Bedingungen und die zum Angebot zu **benutzenden** Formulare liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden. Die Bewerber für geschmiedete Nägel, Pinsel und Kohlenschaufeln haben mit den Bedingungen die bez. Zeichnung anzufordern und erhöht sich der Preis für die Bedingungen einschliesslich der Zeichnung von 50 ₰ auf 75 ₰.

Die Eröffnung der Angebote findet im vorbezeichneten Materialienbüreau
am 6. Januar 1892,
Vormittags 11 Uhr,
statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 3. Februar 1892 einschliesslich. (2581)

Magdeburg, den 9. Dezember 1891.
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung einer Wagen-Drehscheibe für die Station Alsfeld ist zu vergeben.

Die Bedingungen können gegen frankirte Einsendung von 25 ₰ pro Exemplar durch unser Sekretariat bezogen werden.

Angebote sind bis zum 28. Dezember d. J. dahier einzureichen.

Giessen, den 14. Dezember 1891. (2582)
Gr. Direktion.

Verdingung von Schienen. Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von 2113 t 134 mm hohen Flussstahlschienen.

Angebote sind, mit entsprechender Aufschrift versehen, bis spätestens zum Verdingungstermine Sonnabend, den 2. Januar 1892, Vormittags 11 Uhr, versiegelt und postfrei an das unterzeichnete Büreau hier, Brüderstrasse 36 einzureichen. Die Lieferungsbedingungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von 50 ₰ in Postmarken unfrankirt entnommen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 14. Dezember 1891. (2583)
Materialienbüreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen. Obengenannte Gesellschaft beabsichtigt, die in Zwolle, in Utrecht und in Tilburg vorräthigen alten Materialien im Submissionswege in siebzehn Loosen zu vergeben.

Die Materialien liegen in Zwolle, in Utrecht und in Tilburg vom 7. Dezember bis 6. Januar 1892 (ausgenommen Sonn- und Festtage) von 10 Uhr bis 3 Uhr Nachmittags zur Besichtigung.

Die Verkaufsbedingungen sind auf portofreie Anfrage vom Centralbüreau obengenannter Gesellschaft, Centraler Dienst, vierte Abtheilung, Westerstraat Nr. 9 in Utrecht oder von den Magazinverwaltern in Zwolle, in Utrecht und in Tilburg unentgeltlich zu beziehen.

Offerten auf Stempelpapier sind bis zum 6. Januar 1892 portofrei an das Centralbüreau, Centraler Dienst, erste Abtheilung in Utrecht einzureichen.

Die Submittenten sind bis zum 20. Januar d. a. f. an ihre Offerten gebunden.

Utrecht, 5. Dezember 1891. (2584)
Der Generaldirektor.

Büreaubeamter, in allen Zweigen des Verwaltungsdienstes bewandert u. mehrere Jahre in leitenden Stellungen des Betriebsdienstes thätig, mit ausgezeichneter Schul- u. Vorbildung u. in jeder Höhe kautionsfähig, sucht Stellung als Verkehrs- oder Betriebs-Kontroleur, Büreau-Vorsteher, Kassen-Rendant etc. zum 1. April k. J., eventl. früher. Gefl. Offerten unter L. H. 67 an die Exped. d. Ztg.

Zeichenpapiere, Pauspapiere, Lichtpausrohpapiere, Millimeterpapiere
bezieht man am preiswerthesten bei unterzeichneten Herstellern. Muster kostenlos.
Gelbe Mühle, Düren
(Rheinpreussen)
Benrath & Franck.
(Triebkräfte 3 Dampfmaschinen, 1 Wassermotor.)

Neunzehnte Bearbeitung pro 1892.
Heusinger von Waldegg's
Eisenbahn-Techniker-Kalender.
Als Brieftasche eleg. gebunden nebst geheftetem Theil
Preis Mk. 4.—
Das Taschenbuch bietet dem **Eisenbahntechniker** wie dem **Fabrikanten** gedrängt, aber übersichtlich und vollständig Tabellen, Formeln, Resultate und Preise aus der speziellen Eisenbahntechnik für den täglichen Gebrauch, gleichsam **eine ganze eisenbahntechnische Handelsbibliothek im engsten Rahmen.**
J. F. Bergmann, Verlagsbuchhandlung, Wiesbaden.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 100. **Zeitung des Vereins** 1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 23. Dezember 1891.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 19. Dezember 1891.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Der Feiertage wegen erscheint die nächste Nummer erst am 30. d. Mts.

Inhalt:

Zum neuen internat. Eisenbahn-Frachtrecht. (Fortsetzung.)
Englische und Amerikanische Bahnen.
Verein für Eisenbahnkunde in Berlin. (Sitzung am 8./12. 91.)
Vereins-Mittheilungen:
Neue Vereinsbahnstrecken.
Auslegung streitiger Bestimmungen des Vereins-Wagenübereinkommens.
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Die Handels- und Zollverträge mit Oesterreich-Ungarn, Italien und Belgien.
Verspätungen im Oktober d. J.
Mecklenburgische Bahnen.
Sächsische Staatseisenbahnen.
Reuss ä. L.: Aus dem Landtage.
Blitzzüge Berlin-Frankfurt a/M.
Betriebseröffnungen.
Eröffnungen und Erweiterungen der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Schliessung von Stationen.
Ahaus-Enscheder Eisenbahn.
Preussische Staatseisenbahnen:
Ausnutzung d. Leistungsfähigkeit der Lokomotiven.
Einführung eines vereinfachten Gepäck-Abfertigungsverfahrens.
Württembergische Staatseisenb.
Berliner elektrische Hochbahn.
Ausdehnung des Gültigkeitsbereichs d. Deutschen Freikarten.
Casseler Strassenbahn.
Grosse Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft.
Königsberger Pferdebahn.
Aus Frankreich:
Das Nebenbahnwesen.
Gleichmässige Berechnung der Lauffristen.
Ermässigung der Fahrkarten- u. Eilgutsteuer.
Eisenbahnen und Eisenbahnmaterial in Spanien.
Aus Afrika:
Deutsch-Ostafrika.
Britisch-Ostafrika.
Portugiesisch-Ostafrika.
Südafrikan. Republik (Transvaal).
Kapland.
Oberlandesgerichts-Entscheidung:
Erkenntniss vom 30/1. 1891.
Bücherschau:
Eisenbahnkalender für Oesterreich-Ungarn 1892.
Personalnachrichten:
Preussische Staatseisenbahnen.
Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnung von Stationen.
2. Güterverkehr.
3. Personen- und Gepäckverkehr.
4. Lieferfristen.
5. Eisenbahn-Effektenverkehr.
6. Verdingungen.
7. Offene Stellen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Zum neuen internationalen Eisenbahn-Frachtrecht.

(Fortsetzung aus Nr. 94.)

VIII. Das Frachtgut.

Der auf Grund des Frachtvertrages zu befördernde Gegenstand wird in der Verkehrs- und Rechtssprache allgemein als Frachtgut oder noch häufiger kurzweg als Gut bezeichnet. Als gleichbedeutend wird auch der Ausdruck Waare gebraucht, welcher in einem engeren Sinne nur das Kaufmannsgut begreift. Dieselbe Ausdrucksweise findet sich auch im internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.[1]) Wenn dieses nach Art. 1 Anwendung findet auf alle Sendungen von „Gütern", welche auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefes aus dem einen Staatsgebiete in das andere auf den in der Liste bezeichneten Bahnen befördert werden, so sind darunter — wie aus den Verhandlungen zweifellos hervorgeht — alle Gegenstände der Beförderung mit alleiniger Ausnahme des Reisegepäcks und ähnlicher Annexe des Personenverkehrs verstanden. Es fallen unter den Begriff von Gütern — im Gegensatz zu der engeren Terminologie des Abschnittes III (§ 46 ff.) des Betriebsreglements — namentlich auch Thiere und Fahrzeuge, sofern sie sich nicht durch die Art ihrer Beförderung als dem Gebiete des Personenverkehrs angehörend darstellen.

Das äussere Kennzeichen für die letzterwähnte Eigenschaft eines Transportobjektes ist dessen Beförderung auf Gepäckschein oder eine ähnliche dem Reisenden auszustellende Urkunde über die erfolgte Aufgabe des ihn begleitenden Gegenstandes (Hundebillet u. dgl.). Im Gegensatz hierzu ist das Kriterium für das Gut die Aufgabe mit Frachtbrief. Diese Art der Aufgabe ist aber für alle Gegenstände, welche nicht in der That Annexe des Personenverkehrs sind, nach dem Rechte des Uebereinkommens obligatorisch. Es würde dem Sinne der Art. 1 und 6 direkt zuwiderlaufen, wollte man selb-

[1]) Die Richtung, welche ein Wehegeschrei erhebt, wenn das Gesetz für die gleiche Sache hin und wieder verschiedene Ausdrücke anwendet, ist mir stets als schulmeisterliche Pedanterie vorgekommen. Warum soll das Gesetz sich nicht, wie das Leben selbst, der Abwechselung im Ausdruck überall da bedienen dürfen, wo ein Missverständniss vernünftiger Weise nicht möglich ist. Derartige Abwechselungen finden sich auch hin und wieder im Uebereinkommen. Nur recht kleine Geister werden daran Aergerniss nehmen.

ständige Transportobjekte unter Anwendung eines anderen Begleitpapiers als des vorgeschriebenen internationalen Frachtbriefes zur Beförderung zulassen und dadurch dem Rechte des Uebereinkommens entziehen.[2])

Ist hiernach „Gut" im allgemeinen jeder Gegenstand des Eisenbahn-Frachtverkehrs, so ergibt die Natur dieses Verkehrs selbst, dass er nur solches Gut umfassen kann, welches sich zur Beförderung eignet.

Es musste eine der ersten Sorgen der Schöpfer des neuen internationalen Eisenbahn-Frachtrechts sein, sich darüber zu verständigen, welche Güter im Gebiete des Uebereinkommens als transportfähig zu erachten seien. Denn der einheitliche Transport auf Grund eines und desselben Frachtbriefes, welcher eine der wesentlichsten Vorbedingungen für die Anwendbarkeit des internationalen Rechts bildet, verlangt gebieterisch, dass diese Frage für die ganze vom Gut zu durchlaufende Strecke schon beim Abschluss des Frachtvertrages keine Frage mehr sei. Man war sich von vornherein darüber klar: was nicht auf dem ganzen, im einzelnen Falle vom Gut zu durchlaufenden Wege transportfähig ist, kann nicht Gegenstand des internationalen Eisenbahn-Frachtvertrages sein. Die Ausführung dieses Gedankens ergab aber sofort zwei grundsätzlich verschiedene Gruppen von (ganz oder bedingungsweise) ausgeschlossenen Gegenständen: einerseits solche, bezüglich deren Transportfähigkeit sich für das ganze Gebiet des Uebereinkommens materiell einheitliche Grundsätze aufstellen lassen, und andererseits solche, bei welchen dies nicht der Fall ist. Zur ersteren Kategorie gehören die im Art. 3, zur letzteren die im Art. 2 des Uebereinkommens aufgeführten Gegenstände.

Darüber, was dem Postzwang unterworfen ist — was nach Umfang, Gewicht oder sonstiger Beschaffenheit des Gutes mit der Anlage, den Einrichtungen oder dem Betriebe der Bahn an der einen oder anderen Stelle der Transportstrecke in Kollision gerathen würde — was endlich der einzelne Staat aus Gründen der öffentlichen Ordnung oder im allgemeinen Staatsinteresse nicht zulassen will: über alles dies ist eine Verständigung entweder überhaupt nicht möglich, oder zum mindesten in einem Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr nicht wohl angängig oder erreichbar. Bezüglich derartiger Gegenstände, wie sie im Art. 2 aufgeführt sind, kann sich das Einverständniss nur darauf erstrecken, dass ein internationaler Transport im Sinne des Uebereinkommens überhaupt ausgeschlossen ist, sofern im Einzelfalle auch nur auf einem Punkte der Beförderungsstrecke derartige bleibende Hemmnisse vorliegen.[3])

Anders verhält es sich mit den im Art. 3 erwähnten, in den Ausführungsbestimmungen (§ 1 und Anlage 1) näher bezeichneten Gegenständen. Welche Güter „wegen ihres grossen Werthes, wegen ihrer besonderen Beschaffenheit oder wegen der besonderen Gefahren, welche sie für die Ordnung und Sicherheit des Eisenbahnbetriebes bieten", vom internationalen Transport nach Maassgabe des Uebereinkommens ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zugelassen sein sollen: darüber eine Verständigung zu gewinnen, war glücklicherweise nicht allzu schwierig. Ist doch das Interesse des Eisenbahnbetriebes, welches bei diesen Vorschriften vorzugsweise in Frage kommt, in allen Ländern nahezu das gleiche. Nur musste selbstverständlich der Kreis der gänzlich ausgeschlossenen Gegenstände grösser, die Anzahl der bedingungsweise zugelassenen kleiner sein, als in den inneren Verkehren. Wie in den letzteren, sind auch im Gebiete des Uebereinkommens Sprengstoffe und selbstentzündliche Gegenstände, auch ekelerregende und übelriechende Erzeugnisse, in der Regel ganz ausgeschlossen; nur sind hier der Ausnahmen noch weniger. Aber auch Geld und Kostbarkeiten, Kunstgegenstände und Leichen mussten vorerst vom internationalen Transport ausgeschlossen werden, weil in dieser Hinsicht die Vereinbarung gemeinsamer Transportbedingungen auf zu grosse Schwierigkeiten stiess. Um aber keinen Rückschritt machen zu müssen, wurde — was namentlich für den bisherigen Vereinsverkehr von Wichtigkeit ist — bestimmt, dass ein oder mehrere Vertragsstaaten in ihrem gegenseitigen Verkehr für Gegenstände, welche vom internationalen Transport ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zugelassen sind, leichtere Bedingungen vereinbaren können.

Es leuchtet ein, welch' grosser Fortschritt für den Verkehr darin liegt, dass mit der Wirksamkeit des Uebereinkommens für den grössten Theil Europas die Vorschriften über bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände die gleichen sind. Es sind zudem — dürfen wir mit Genugthuung hinzufügen — im wesentlichen die unsrigen. Und was etwa daran mangelt, kann durch das oben angegebene Mittel für unsere nächstliegenden internationalen Beziehungen leicht ergänzt und verbessert werden. Auch ist nicht zu bezweifeln, dass dies bis zum Inslebentreten des Berner Uebereinkommens wirklich geschehen wird.

Eine den bisher behandelten Fragen sehr nahe verwandte ist diejenige der Verpackung. Gerade sie bedingt sehr häufig die Transportfähigkeit der Waare selbst. Es ist ein aus der Natur des Verkehrs fliessender und deshalb für jede Art desselben geltender Grundsatz, dass das Gut, soll es zur Beförderung angenommen werden, dazu nicht nur an sich, sondern auch vermöge seiner Verpackung geeignet sein muss. Die bei uns in dieser Hinsicht geltenden Bestimmungen, welche jenen Grundsatz durchaus sachgemäss zum Ausdruck bringen, sind deshalb auch nahezu unverändert in das internationale Uebereinkommen — Art. 9 — übergegangen. Auch nach den Vorschriften des letzteren liegt die gehörige Besorgung der Verpackung dem Absender ob, soweit die Natur des Frachtgutes einen solchen Schutz gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte nöthig macht. Wie weit diese Nothwendigkeit vorliegt, ist eine Thatfrage des Einzelfalles. Man wird im allgemeinen für den — meist längeren — Weg des internationalen Verkehrs eine sorgfältigere und dauerhaftere Verpackung verlangen, als für den — in der Regel kürzeren — im Inlande. Und wenn auch ohne Zweifel die Handelsübung einen wichtigen Faktor der Beurtheilung der Nothwendigkeit und Angemessenheit der Verpackung bilden muss, so hat das Uebereinkommen sicher wohl daran gethan, von der — bei den Verhandlungen angeregten — Bezugnahme auf diese Uebung abzusehen. Thatsächlich wird es ja zunächst immer auf das durch Pflicht und Erfahrung geleitete Ermessen des annehmenden Beamten ankommen. Aber dieser wird sich zu hüten haben, die Eisenbahnverwaltung dem Vorwurf ungerechtfertigter Transportverweigerung auszusetzen, über welche Behauptung die Auf-

---

[2]) Das Bedürfniss des inneren Verkehrs hat bekanntlich eine Transportart herausgebildet, nach welcher Gegenstände auch ohne Personenbegleitung unter den Formen des Gepäckverkehrs (auf Gepäckschein oder Transportschein) befördert werden können: sog. Expressgut. Derartige Tarifbestimmungen, wie sie in Deutschland durch die Aufsichtsbehörden zugelassen sind, würden im internationalen Verkehr als den Bestimmungen des Uebereinkommens (Art. 4) widerstreitend, nicht als gültig anzuerkennen sein.

[3]) Es handelt sich dabei, wie oben erwähnt, immer nur um den einzelnen Transport. Wenn z. B. eine Sendung in Russland postzwangspflichtig oder einem Zoll- oder Polizeiverbot unterworfen ist, so kann sie im internationalen Verkehr mit Russland nicht befördert werden; wohl aber kann dies im ganzen übrigen Konventionsgebiet geschehen, soweit auf der Beförderungsstrecke derartige verbietende Bestimmungen nicht bestehen. Oder: wenn eine Sendung sich eines bestimmten Transportweges nicht bedienen kann, weil sie einen Tunnel durchfahren müsste, dessen Profil für ihren Umfang zu eng bemessen ist, so mag sie eine andere Route wählen, auf welcher der Durchgang frei steht.

Es war deshalb kein glücklicher Einfall, wenn vorgeschlagen worden ist, die im Art. 2 aufgeführten Objekte, im Gegensatz zu den im Art. 3 erwähnten, als „absolut", die letzteren aber als „relativ" vom Transport ausgeschlossene zu bezeichnen. Man hüte sich vor derartigen unpassenden Ausdrücken, welche leicht zu unrichtigen Vorstellungen über die Sache selbst führen können.

sichtsbehörde und in letzter Instanz — gemäss Art. 5 a. E. — der Richter zu entscheiden haben würde. Andererseits hat der Absender selbst ein naheliegendes Interesse, der ihm durch Art. 9 auferlegten Verpflichtung nachzukommen. Thut er dies nicht, so ist die Eisenbahn — wie in unserem inneren Verkehr — berechtigt, das Gut zurückzuweisen oder die im § 4 in Verbindung mit Anlage 3 vorgeschriebene Anerkennung des Absenders auf dem Frachtbriefe sowie gleichlautend in einer besonderen Erklärung zu verlangen. Dass — abgesehen von einem arglistigen Verfahren seitens der Eisenbahn — für derart bescheinigte sowie für äusserlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung der Absender haftet (Art. 9 in Verbindung mit Art. 32, Ziff. 2), entspricht gleichfalls nur den allenthalben anerkannten Forderungen der Gerechtigkeit.

G . . . . . r.

Englische und Amerikanische Bahnen.

Der geheimnissvolle Schleier, welcher früher über dem Englischen Eisenbahnwesen ausgebreitet lag, ist schon längst gelüftet und dabei hat sich gezeigt, dass mit viel Licht auch stets viel Schatten vereinigt ist. Die Zahl der überschwänglichen Verehrer der Englischen Eisenbahnen, die dem ganzen Eisenbahnwesen in technischer Richtung unbesehen alles Lob zu theil werden liessen, weil die Häufigkeit der Zugverbindungen, die Schnelligkeit und das Sanfte der Fahrt auf den Hauptstrecken des Personenverkehrs, die treffliche Organisation des Güterverkehrs u. a. ihnen gewaltig in die Augen stach, hat glücklicherweise einer ruhigeren Auffassung Platz gemacht. Es kann neuerdings sogar beobachtet werden, wie man den Englischen Bahnen in einigen Punkten nicht diejenige Gerechtigkeit widerfahren lässt, die denselben unstreitig gebührt. Von derartigen Einwänden nach der einen wie anderen Richtung frei erscheinen eine Reihe von Mittheilungen, welche der Amerikaner E. Russell Tratman im laufenden Jahr über das Englische Eisenbahnwesen in den „Engineering News“ veröffentlicht hat, in denen er die sämmtlichen grösseren und eine Reihe kleinerer Bahnen einer Besprechung vorwiegend in betriebstechnischer Hinsicht unterzieht. Diese Mittheilungen sind in der genannten Zeitschrift zum Ausgangspunkt einer vergleichenden Betrachtung zwischen den Amerikanischen und Englischen Eisenbahnverhältnissen gewählt worden, die so sachlich und vorurtheilsfrei gehalten scheint, dass sie einer weiteren Mittheilung wohl werth erscheinen, um so mehr, als in denselben auch Fragen berührt werden, welche in der letzten Zeit in Deutschland auf die Tagesordnung gesetzt sind.

Die Tratman'schen Untersuchungen hätten, so beginnt das Blatt, eine wichtige Thatsache festgestellt, welche wohl nicht allgemein gewürdigt werde, dass nämlich die Bahnen in beiden Ländern, obwohl unter so grundverschiedenen Verhältnissen begonnen und entwickelt, doch einer gemeinsamen Norm entgegengeführt wurden, während die Unterschiede in den Einzelheiten, die man bisher als unterscheidende Kennzeichen der Eisenbahnen hüben und drüben angesehen habe, infolge der besseren Vertrautheit mit den gegenseitigen Bahnverhältnissen, mehr und mehr im Verschwinden begriffen seien.

Das Blatt fährt dann im wesentlichen fort:

Mit dem Inslebentreten der Bahnen beginnend, ist zu betrachten, auf welche Weise die gesetzliche Ermächtigung zum Bahnbau erlangt wurde. In England bedurfte es einer Parlamentsakte, die langwierige und kostspielige Vorverhandlungen bedingte. Sehr umfängliche Arbeiten des Ingenieurs und Juristen gingen vorauf, zahlreichen starren Bestimmungen ebenso wie kleinlichen Einzelheiten war zu genügen, ehe die Vorlage einer Kommission zur Berathung überwiesen wurde; darauf aber musste die Vorlage (Bill) gegen wettstreitende oder sonstwie interessirte Parteien, wie Grundbesitzer, aufs Nachdrücklichste vertheidigt werden. Im Falle der Genehmigung musste bei der Regierung ein gewisser Betrag in Hunderttheilen der Anschlagssumme als Unterpfand dafür hinterlegt werden, dass das Unternehmen auch wirklich ausgeführt wird. Dieses System folgt einem richtigen Gedanken und ist den Verhältnissen Englands, wo das Netz der Bahnen bereits so verdichtet ist, dass nur noch wenig Raum für neue Unternehmungen bleibt, gut angepasst, da es wilde Spekulationen verhindert. Andererseits aber sind die zur Erlangung der gesetzlichen Genehmigung aufzuwendenden Kosten zu hohe, wenn man die völlige Ungewissheit des Erfolges in Betracht zieht, der ja doch thatsächlich von der mehr oder weniger geschickten Redeführung der Anwälte, den Launen der Kommission und anderen unberechenbaren Umständen abhängig ist. Falls eine Bill wegen ungenügender Erfüllung der zahlreichen büreaukratischen („red tape“, d. h. Aktenfaden)-Bestimmungen abgelehnt wird, sind alle diese Auslagen unwiederbringlich verloren und müssen zum zweiten Male aufgewendet werden, wenn man der Bill soviel Lebenskraft zutraut, um einen zweiten Kampf siegreich zu bestehen; eine Verzögerung von mindestens einem Jahre tritt aber in jedem Falle ein, es ist Vorschrift, dass die Entwürfe für jede Sitzungsperiode bis zu einem gewissen Termin vor Eröffnung derselben eingebracht sein müssen. Demgegenüber war die Erlangung der Akte (charters) in Amerika früher im allgemeinen blos an Förmlichkeiten gebunden und ist es zum grossen Theil auch noch heute. Infolgedessen ist der Bau der Bahnen im grossen und ganzen frei und unbeschränkt. Dieses Verfahren ist unter den Verhältnissen, wie sie bis in die jüngste Zeit geherrscht haben, vollkommen berechtigt, da es den raschen Bau der Bahnen im Interesse der Entwickelung des Landes zum allgemeinen Volkswohl förderte. Mit zunehmendem Verkehr wurden jedoch, besonders zwischen den grossen Verkehrsmittelpunkten, verschiedene Linien vorgeschlagen und gebaut, um sich diesen Verkehr streitig zu machen, was dann zur Förderung zahlreicher Spekulationsunternehmen, dem Bau gleichlaufender Linien u. dergl. geführt hat, in vielen Fällen mit verhängnissvollem Ausgang. Jetzt geht die Strömung dahin, bei der Gewährung solcher „charters“ grössere Beschränkung zu üben, indem man den Antragstellern aufgibt, einer Eisenbahnkommission (Road of Railway Commissioners) oder einer andern hierfür ernannten Körperschaft die öffentliche Nothwendigkeit und die muthmaasslichen Vortheile des Unternehmens zu beweisen; derartige Bestimmungen sind bereits in Massachusetts in Kraft. Diesem Vorgang wird man jedenfalls über kurz oder lang allgemein folgen und einem Ministerium, dem dann die Kommissionen zu berichten haben werden, die Ueberwachung übertragen. In England war das Verfahren bereits in der ersten Zeit des Eisenbahnbaues das beschriebene, hier war eine dichte Bevölkerung vorhanden, die nur auf geeignete Verkehrsmittel wartete; in den Vereinigten Staaten stellte man Bahnen her, um erst Vekehrsmittelpunkte oder einen Ackerbaubezirk zu schaffen, aus dem dann die Bahnen wiederum ihren Verkehr schöpfen konnten. Diese Verhältnisse ändern sich jetzt, und mit ihnen die Gesetzgebung.

Was den Bahnbau anlangt, so sind die Brücken, Viadukte, Tunnel, Strecken und Einführungsbahnhöfe usw. in England im allgemeinen solider gebaut und für längere Dauer bestimmt, als in Amerika. Schwere eiserne Brücken und Viadukte, für grosse Zuggeschwindigkeiten berechnet, Anlage der Bahnkrone in städtischen Bezirken hoch über oder tief unter den Strassen, um von deren Verkehr unabhängig zu sein, Brücken statt Uebergänge in Schienenhöhe, fortlaufend eingefriedigte Bahnanlage, grosse und schöne (? d. Uebers.) Empfangsgebäude aus Bruchstein oder Ziegeln, — alles das sind besondere Kennzeichen der in England üblichen Bauweise. Hiergegen findet man in Amerika, selbst auf den Hauptlinien, nur zu viele leichte Brücken, hölzerne Gerüstbrücken, unzureichende Stationen und andere mangelhafte Einrichtungen. Das hat seinen Grund darin, dass die Bahnen aus kleinen Anfängen mit dem allmählich zunehmenden Verkehr zu grosser Bedeutung emporwuchsen, dennoch aber sich begnügen mussten, ihr altes Gewand nur zu flicken, anstatt ein neues anzulegen, ein selbstverständliches Ergebniss der finanziellen Lage und der Verhältnisse der Organisation. Indessen nähern sich die Amerikanischen Bahnen den Englischen in dieser Hinsicht mehr und mehr. Kräftigere eiserne Brücken mit fester Brückenbahn, so hergestellt, dass der Oberbau in der Anordnung, die er auf der freien Strecke hat, ununterbrochen durchgeführt werden kann, solide steinerne Brücken, Umbau der Einführungsbahnhöfe, Beseitigung von Schienenübergängen und Oberflächenlinien, Bau dauerhafter und bequem eingerichteter Stationen sind Verbesserungen, die an der Tagesordnung sind. Der Fortschritt ist allerdings nicht so bedeutend, wie er sein sollte, denn selbst die reichsten Gesellschaften sind nicht in der Lage, hierfür schnell die erforderlichen Geldmittel zu beschaffen, so dass der Amerikanische Ingenieur dem Englischen gegenüber

sich in dem Nachtheil befindet, mit sparsameren Mitteln wirthschaften zu müssen.

Zur Frage des Oberbaues übergehend, ist zuzugeben, dass die Englischen Bahnen im grossen und ganzen den Amerikanischen an solider Bauart voranstehen. Das Amerikanische Eisenbahngeleise ist sprichwörtlich wegen seiner leichten Beschaffenheit, denn es ist bei weitem nicht in dem Maasse verstärkt worden, wie es dem Wachsthum des Verkehrs entsprochen hätte, und viele der Tag um Tag vorkommenden Unfälle sind darauf zurückzuführen, dass ein schneller und schwerer Verkehr auf leichtem Geleise abgewickelt wird. Man kann den Gesellschaften mit Rücksicht hierauf Vorwürfe nicht ersparen, denn sie haben sich gesträubt, Geld dafür auszugeben, welches doch im Betrieb und in der Bahnunterhaltung wieder hätte zu Ersparnissen führen müssen, während sie, andererseits zu Ausgaben für Betriebsmittel und Bahnausrüstung gern bereit gewesen sind und bei Tarifkämpfen und in anderen Angelegenheiten, die den sog. „Wettbewerb" betreffen, verschwenderisch genug vorgegangen sind. Doch auch hier beginnt man, das Geleise für die Zwecke des Verkehrs besser herzurichten. Schwerere Schienen, bessere Befestigungsmittel und Stossverbindungen, Unterlagsplatten u. a. werden eingeführt; aber der Fortschritt ist im Vergleich zu dem, was zu leisten ist, nur gering. Wenn man das grosse Gewicht der Wagen und Züge im Verhältniss zum leichten Oberbau auf einigen Amerikanischen Bahnen betrachtet, was einen Englischen Eisenbahnfachmann geradezu erschrecken würde, und damit die leichten Wagen und Züge der Englischen Bahnen vergleicht, so erscheint doch die Zahl der Unfälle in Amerika geringer, als man annehmen sollte. In Wirklichkeit ist der Englische Oberbau im Vergleich zum Verkehr zu solide und kostspielig, aber man hat eben bei seiner Herstellung die Kosten nicht sprechen lassen; dass sich dadurch auf den Hauptlinien Ersparnisse an Bahnunterhaltung ergeben, ist selbstverständlich. Auf weniger belasteten Linien steht indessen dies Geleise zu dem gegenwärtigen oder überhaupt zu erwartenden Verkehr in keinem Verhältniss. Das Englische Geleise, mit seinen schweren eisernen Stühlen und doppelköpfigen Schienen, der hölzerne Befestigungskeil, der in Bezug auf Sicherheit und Stetigkeit der Geleislage als schwacher Punkt anzusehen ist (? d. Uebers.), dürfte kaum in Amerika eingeführt werden, denn man kann mit schweren Breitfussschienen, guten Befestigungsmitteln u. dgl. ein billigeres Geleise herstellen, welches dennoch einen weiten Spielraum hinsichtlich der Betriebssicherheit gewährt, in der Unterhaltung aber billiger ist. Gerade in dieser Angelegenheit geht die Amerikanische Eisenbahnpraxis auf dem Wege zur Vollendung ihren eigenen Weg. Die Güte der Streckenführung ist in England höher wie in Amerika. In der Einführung der gegenseitigen Verriegelung von Weichen und Signalen sowie des absoluten Blockbetriebes sind die Englischen Bahnen den Amerikanischen weit voraus. In England ist thatsächlich die Hauptlinie in ihrer ganzen Ausdehnung geschützt, was sichere und schnelle Abfertigung des schweren Verkehrs gewährleistet, während das Blocksystem in Amerika hauptsächlich auf die grossen Städten naheliegenden verkehrsreichen Abschnitte der Bahnen beschränkt ist. Auf freier Strecke ist es fast ausschliesslich in der Form des permissiven Systems angewendet, wodurch die Wirksamkeit bedeutend beeinträchtigt wird. Stellwerksanlagen kommen indess zum Schutz der Verschubbahnhöfe, Bahnanschlüsse, Schienenkreuzungen, Einführungsbahnhöfe usw. mehr und mehr in Anwendung. Das selbstthätige Blocksystem ist in einigem Umfange in Amerika in Gebrauch und wird hier günstiger beurtheilt wie in England, wo man auch von der Anwendung der Elektrizität, ausser als eines Hilfsmittels im Signalwesen, im allgemeinen nicht viel hält.

Um eine genaue Vergleichung zwischen den Lokomotiven Englands und Amerikas anzustellen, würde es langer Auseinandersetzungen bedürfen. In Amerika gibt es eine bestimmte Anzahl von Typen, welche nach der Zahl und Anordnung der Räder unterschieden werden, die dann aber von den Lokomotivbauern im einzelnen nach verschiedenen Richtungen ausgebildet worden sind. Die Annahme allgemeiner Typen legt den Verbesserungen und der Ausbildung nach besonderer Richtung keine Schranken auf und in Wirklichkeit ist der Lokomotivbau einer der Zweige des Amerikanischen Eisenbahnwesens, in dem sich ein lebhaftes und andauerndes Bestreben nach Verbesserungen in der Richtung kund gibt, die Kosten der Zugkraft bei hohem Zuggewicht niedrig zu halten. In England besteht eine grössere Mannigfaltigkeit ebensowohl in den Formen der Lokomotiven für denselben Dienstzweig, als auch bei den verschiedenen Bahnen. Man kann sagen, dass die einzige Normalform die Güterzuglokomotive ist, welche 6 gekuppelte Räder hat. Tendermaschinen, gewöhnlich mit seitlichen Tendern, werden ganz allgemein verwendet im örtlichen Verkehr der Bahnen, im Vorortverkehr und für Fahrten, welche sich auf Hauptlinien bis zu 30 oder 40 km Entfernung ausdehnen. In Amerika haben solche Maschinen gewöhnlich einen Tender hinter dem Rahmen und werden fast ausschliesslich im örtlichen und Vorortverkehr verwendet. Lokomotiven mit mehr als 4 Triebrädern sind im Englischen Personenverkehr auf den Hauptbahnen nicht gebräuchlich, während man in Amerika Maschinen mit 6 Triebrädern und einem zwei- oder vierrädrigen Laufgestell in ausgedehntem Umfange zur Anwendung gebracht hat, um dem zunehmenden Gewicht der Eilzüge Rechnung zu tragen. Andererseits hat man in England auf vielen Bahnen für die schnellsten Züge Maschinen mit nur einem Paar grosser Triebräder, und man wird möglicherweise auch in Amerika dazu übergehen. Man hat die Sache angeregt und dem Vernehmen nach geht man mit der Absicht um, auf langen Strecken mit Wagen, welche viel leichter gebaut sind, wie die jetzt im Eilzugdienst verwendeten Palastwagen, Probefahrten mit solchen Maschinen anzustellen. Die Amerikanische achträdrige Lokomotivform — mit 4 gekuppelten Triebrädern und vierrädrigem Drehgestell — ist jetzt in England in sehr ausgedehnter Anwendung und gewinnt noch immer mehr an Boden. Auf die Verschiedenheiten in den Einzeltheilen kann hier nicht eingegangen werden. In Amerika sind Rahmen aus Stäben, Drehgestelle, Aussencylinder, Feuerkisten aus Stahl, Hebel zur Gewichtsausgleichung und die gewöhnliche Ventilsteuerung ganz allgemein gebräuchlich. In England dagegen sind Rahmen aus Platten und Feuerkisten aus Kupfer in allgemeiner Anwendung, während die Meinungen der Lokomotivbauer der verschiedenen Bahnen darin auseinandergehen, ob innere oder äussere Cylinder, vierrädrige Drehgestelle oder starre Achsen und Ausgleichhebel gewählt werden sollen, während radiale Ventilsteuerungen viel angewendet werden. Verbundlokomotiven werden in beiden Ländern probirt. In Bezug auf die Zugleistungen muss bemerkt werden, dass Personen- wie Güterzüge in Amerika durchschnittlich viel schwerer sind als in England.

In Bezug auf die Betriebsmittel für den Personenverkehr sind die Amerikaner den Engländern weit voraus. In keinem Lande der Welt wird so viel Geld und Sorgfalt auf die Bauart, die Ausrüstung und Ausschmückung der Wagen verwendet als in Amerika, und kein Land hat Wagen, die den Amerikanischen an bequemer Ausstattung, Pracht und künstlerischer Ausführung nahe kommen. Die Sonderwagen, welche in England von der Königin und der Königlichen Familie benutzt werden, gleichen kaum in einer Hinsicht den besten Palastwagen der Amerikanischen Eilzüge und werden noch weit übertroffen von den im Besitz der Präsidenten der grossen Eisenbahngesellschaften befindlichen Wagen, von denen einige an Schönheit nirgendwo erreicht werden. Es ist wahrscheinlich, dass das jetzige Abtheilsystem der Englischen Wagen noch sehr der Abänderung unterzogen und dafür eine bequemere und behaglichere Eintheilung an die Stelle gesetzt werden wird. Indess ist nicht wahrscheinlich, dass die Entwickelung in dieser Richtung zu den ganz offenen Wagen, gleich den normalen Amerikanischen, führen wird, da dem manches entgegensteht. Diese Bemerkung hat in höherem Grade Bezug auf die gewöhnlichen Wagen, wie die Salonwagen und Wagen ähnlicher Art, bei denen wegen Erhebung eines Fahrgeldzuschlages auch andere Bedingungen in Betracht kommen. Erst in der letzten Zeit hat man Gesellschafts-, Salon-, Schlafwagen u. dgl. in England beschafft. Auch Speisewagen sind eingeführt worden, aber der Mangel einer Verbindung mit dem übrigen Zuge steht ihrer Anwendung entgegen. Viele der modernen Wagen sind auf vier- oder sechsrädrigen Drehgestellen anstatt auf starren Achsen der älteren Art gelagert. Einige sind mit Toiletteneinrichtungen versehen, doch sind diese unzulänglich und mangelhaft, und ermangeln auch gründlicher Wartung. Die mit solchen Einrichtungen versehenen Wagen sind wenig zahlreich, aber das Anführen, dass dafür kein Bedürfniss vorhanden sei, ist unzutreffend, da ein bedeutender durchgehender Verkehr, welcher auf nur wenig Stationen anhält, vorhanden ist. Heizung und Beleuchtung sind ebenfalls ungenügend; auch durchlaufende Bremsen gehören erst der neueren Zeit an. Die Englischen Bahnen hatten den Personenverkehr sofort zur Hand und nahmen keinen Anlass, viel Scharfsinn und Geldmittel auf die Bequemlichkeiten des Verkehrs zu verwenden, beides wurde dafür der Bahnanlage selbst zu theil. Die Betriebsmittel befinden sich in einem Uebergangszustand und die verschiedenen unlängst eingeführten Verbesserungen, unvollkommen wie sie in mancher Hinsicht sind, deuten doch auf einen Fortschritt hin, welcher dem Wege folgt, den man in Amerika seit langen Jahren beschritten hat und der die Amerikaner so unzufrieden und geringschätzig über die Art des Eisenbahnreisens in England urtheilen lässt. Der Amerikanische Wagen befindet sich zweifellos auf einer hohen Stufe der Vollkommenheit, mehr wie die Bahn, die ihn trägt, dennoch sind noch viele Verbesserungen zu machen, sowohl an gewöhnlichen als den Sonderwagen. Auf einen Einwand gegen die ersteren ist schon Bezug genommen und bei den letzteren ist ein Streben nach barbarischem Prunk nicht zu verkennen, der ebenso unnöthig und theuer wie unkünstlerisch ist. In Bezug auf Heizung und Be-

leuchtung ist eine grosse Zahl der gewöhnlichen Wagen gut ausgestattet, doch sind hier noch weitere Verbesserungen angezeigt, wie auch eine allgemeine Verbreitung nothwendig ist, während die Aufgabe der Lüftung, besonders bei den Schlafwagen, noch zu lösen bleibt.

Das Verhältniss der todten Last zur Nutzlast ist bei vielen Amerikanischen Wagen viel zu gross.

In Bezug auf Güterwagen ist Amerika England ebenfalls voraus, doch beginnt man bereits, den Amerikanischen Wagen, mit den Vorzügen seines leichten Gewichtes, grosser Tragfähigkeit und nachgiebiger Achsenanordnung dort einzuführen, und in Bezug auf Massengüter, wie Erze, Kohle, Salz, Fabrikate in grossen Ladungen usw., können seine Vorzüge nicht in Zweifel gestellt werden. Es muss indess bemerkt werden, dass die Verfechter des gegenwärtigen Englischen Systems der kleinen Wagen ihre guten Gründe haben, die Zweckmässigkeit dieses Systems für kleine Ladungen und kleine Beförderungsstrecken bei beträchtlichem Verkehr hervorzuheben. Die Abfertigung dieses Verkehrs aber könnte augenscheinlich zweckentsprechender eingerichtet und die Bauweise der kleinen Wagen selbst erheblich verbessert werden.

(Schluss folgt.)

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

In der Sitzung des Vereins am 8. Dezember fand nach § 17 der Satzungen die Neuwahl des Vorstandes statt. Es wurden gewählt: zum Vorsitzenden: Herr Streckert, Geheimer Ober-Regierungsrath, vortragender Rath im Reichs-Eisenbahnamt, zum Stellvertreter des Vorsitzenden: Herr Golz, Generallieutenant, Chef des Ingenieur- und Pionierkorps und Generalinspekteur der Festungen, Excellenz, zum Schriftführer: Herr Kolle, Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor a. D., Direktor der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft; zum Stellvertreter des Schriftführers: Herr Kemmann, Regierungsrath, zum Kassenführer: Herr W. Ernst, Verlagsbuchhändler, zum Stellvertreter des Kassenführers: Herr Diechmann, Oberingenieur.

Nachdem der Vorsitzende über die Entwickelung und die Thätigkeit des z. Z. aus 418 aktiven Mitgliedern bestehenden Vereins eingehend berichtet und der Kassenführer über die Einnahmen und Ausgaben eine kurze Mittheilung gemacht hatte, hielt Herr Direktor Kolle den angekündigten Vortrag über den Entwurf einer elektrischen Untergrundbahn für Berlin. Der Entwurf ist von der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft aufgestellt und liegt zur Zeit den maassgebenden Behörden zur Prüfung vor. Von der Annahme ausgehend, dass das schnelle Wachsthum Berlins einen von Jahr zu Jahr zunehmenden Verkehr bedingt, der auf die Beschaffung neuer Beförderungsmittel hinweist, da die vorhandenen theilweise an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt sind, ist in dem Entwurf eine neue Stadtbahn angedeutet, welche als Tunnelbahn ausgeführt werden und nach und nach alle Stadttheile unter einander verbinden soll. Es wird dabei eine Nord-Südlinie unterschieden, welche vom Wedding durch die Chausseeund Friedrichstrasse bis zum Kreuzberg führen soll, eine West-Ostlinie von Schöneberg durch die Potsdamer-, Leipziger-, König- und Landsbergerstrasse bis zum Viehhof und zwei Ringstrecken, von denen die innere die Richtung Potsdamer Thor, Königgrätzerstrasse, Schiffbauerdamm, Bahnhof Friedrichstrasse, Börse, Alexanderplatz, Moritzplatz, Hallesches Thor berühren wird, während die äussere die neuen Stadttheile erschliessen soll. Letztere ist der Zukunft vorbehalten und nur aufgenommen, um die Entwickelungsfähigkeit des Bahnsystems nachzuweisen. Für die Ausführung der beiden Axenstrecken und der inneren Ringstrecke sind verschiedene Bauperioden gedacht und zwar ist in erster Linie die Herstellung der einen Axenstrecke vorgesehen. Die Axenstrecken endigen in Schleifen, um einen kontinuirlichen Betrieb zu gestatten und Weichenanlagen auszuschliessen. Eine Zugfolge von 3 Minuten, eine Grundgeschwindigkeit von 25 km, ein Einheitstarif von 10 ₰ sind die Grundlagen für den Betrieb und Verkehr. Eine häufige Verbindung des Tunnels mit dem Strassenniveau durch Stationsanlagen in geeigneten Gebäuden mittelst Fahrstühlen und des weiteren mittelst Treppen ist geboten, um den Verkehr aufzulesen. 42 derartige Stationen sind vorgesehen. Die unterirdische Bahn wird den Strassenverkehr nicht behindern und kann andererseits durch den Strassenverkehr nicht behindert werden. Sie verbindet die den Strassenbahnen eigenthümliche grosse Theilbarkeit des Verkehrs mit den Vortheilen der grösseren Geschwindigkeit der Vollbahnen. Die Tunnel sollen aus Flusseisen-Ringen zusammengesetzt werden. Jeder Ring hat 70 cm Breite und besteht aus fünf einzelnen Theilen, welche Flanschen haben und in den Flanschen mit einander verschraubt werden. Jeder Tunnel nimmt ein Geleis von 1 m Spurweite auf, d. h. also, es werden für jede Strecke zwei Paralleltunnel hergestellt. Die Züge bestehen aus einer Lokomotive und drei elektrischen Wagen. Jeder Zug kann 120 Personen befördern. Die Tunnel erhalten einen eiförmigen Querschnitt von 3,5 . 3,0 m Durchmesser. Sie müssen, da ihre Lage 10—13 m unter Terrain gedacht ist, im Grundwasser und in einer Bodenart ausgeführt werden, bei welcher das „schwimmende Gebirge“ vorherrscht. Dieser Umstand erfordert eine eigenartige Bauausführung und soll durch eine mechanische Vorgangsweise der Vortrieb des Tunnels mittelst eines vom Königlichen Eisenbahndirektor Herrn Mackensen erdachten Vortriebapparates erfolgen. Der Apparat ist so konstruirt, dass einerseits das vor Ort anstehende Gebirge (streckenweise Schlamm mit Triebsand) gestützt, der Wasserandrang in angemessenen Grenzen gehalten, andererseits das Gebirge gelöst und der Boden in die Wagen eines im fertigen Tunneltheil aufgefahrenen Bauzuges mittelst Ejektors und Rohrleitung transportirt wird. Der Vortrieb des Brustschildes sowohl als des Schildmantels erfolgt von einander unabhängig mittelst hydraulischer Pressen, der Wasserandrang wird durch Luftdruck bewältigt und eine zweite Luftkammer gestattet es, den Druck der Luft für den Vortrieb des Schildes in der Weise auszugleichen, dass die Pressluft nicht selbst den Vortrieb des Mantels hindert. Die Perrons der unterirdischen Stationen liegen durchschnittlich 10 bis 12 m tief unter der Strassenkrone. Die Baukosten für das Kilometer Axenstrecke (eingeleisige Tunnelbahn) sind durchschnittlich zu 850 000 ℳ veranschlagt. Es wird unter der Annahme, dass der Verkehr der Tunnelbahn mindestens dem Stadtverkehr der jetzigen Stadtbahn entsprechen wird, eine Frequenz von einigen 60 Millionen Reisenden auf das Jahr angenommen. Die Betriebskosten sollen noch nicht 50 % der geschätzten Bruttoeinnahme betragen. An der Besprechung über den Vortrag betheiligten sich unter anderen Herr Ober-Baudirektor A. Wiebe, Herr Geheimer Regierungsrath a. D. Schwabe, Herr Professor Goering und Herr Regierungsrath Kemmann.

In üblicher Abstimmung wurden als einheimische Vereinsmitglieder aufgenommen: Herr Civilingenieur Dickertmann, Herr Eisenbahn-Bauinspektor Gantzer, Herr Premierlieutenant Weisse vom Eisenbahnregiment No. 2 und als auswärtige Mitglieder Herr Civilingenieur Kuntze in Padang-Pandjang (auf Sumatra) und Herr Oberbaurath Wetz in Darmstadt.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die Strecken Saarburg - Alberschweiler (16,268 km) und Altkirch-Pfirt (21,973 km) der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, welche am 4. Januar 1892 dem öffentlichen Verkehre übergeben werden sollen, sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Auslegung streitiger Bestimmungen des Vereins-Wagenübereinkommens. Behufs Ausführung des Auslegungsbeschlusses des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung dahingehend, dass bei Beförderung von normalspurigen Wagen auf schmalspurigen Strecken mittelst Trucks Laufmiethe zu entrichten sei, sind die nachgeordneten Dienststellen der Vereins-Verwaltungen — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — allseitig mit entsprechender Anweisung versehen. Auch haben die Schweizerischen Bahnen, welchen von diesem Auslegungsbeschlusse Kenntniss gegeben worden, ihr Einverständniss mit demselben erklärt.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4223 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereins-Satzungen, betreffend Personalien (abgesandt am 19. d. Mts.).

Nr. 4235 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Auslegung streitiger Bestimmungen des Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 17. d. Mts.)

Nr. 4245 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 19. d. Mts.).

Nr. 4254 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Nicht-Vereinsbahnen, Begleitschreiben zu dem vom 1. Mai d. J. ab gültigen III. Nachtrag zum alphabetischen Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 18. d. Mts.).

Nr. 4255 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Nicht-Vereinsbahnen, Begleitschreiben zu dem vom 1. Mai d. J. ab gültigen arithmetischen Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 18. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Die Handels- und Zollverträge mit Oesterreich-Ungarn, Italien und Belgien.

Der Reichstag hat am 18. d. Mts. die Handelsverträge in dritter Lesung endgültig genehmigt. Bei dem Vertrage mit Oesterreich-Ungarn wurde namentlich abgestimmt; die Abstimmung ergab die Annahme desselben mit 243 gegen 48 Stimmen.

Die Verträge mit Italien und Belgien wurden ohne Diskussion en bloc angenommen.

Dass die Annahme der Handelsverträge im Deutschen Reichstage mit so überwältigender Majorität erfolgte, beweist, dass man in Deutschland die grossen Ziele dieses Friedenswerkes ebenso zu würdigen weiss, wie der Deutsche Kaiser das hervorragende Verdienst des Reichskanzlers v. Caprivi um das Zustandekommen dieses bedeutsamen, wirthschaftspolitischen Werks durch Erhebung desselben in den Grafenstand ehrend anerkannte.

Verspätungen im Monat Oktober d. J.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt im „R.- u. St.-A." veröffentlichten Nachweisung über die im Monat Oktober d. J. auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 36 grösseren Bahnen bezw. Bahnnetzen mit einer Gesammtbetriebslänge von 36 349,10 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 1 369 Schnellzüge, 2 676 Personenzüge und 477 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 4 522. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 15 18 320 Zugkm bezw. 301 089 672 Achskm gegen 15 046 652 Zugkm bezw. 311 871 923 Achskm im Vormonat und gegen 14 263 012 Zugkm und 286 274 960 Achskm in demselben Monat des Vorjahres. Von den Verspätungen wurden 1 679 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen nur 2 843 Verspätungen zur Last fallen gegen 3 469 im Vormonat und 3 159 in demselben Monat des Vorjahres. Von den auf eigener Bahn vorgekommenen Verspätungen entfallen auf 1 Million Zugkilometer 187 bezw. auf 1 Million Achskilometer 9, mithin auf 1 Million Zugkilometer 34 = 15 v. H. weniger als im Monat Oktober des Vorjahres und 44 = 19 v. H. weniger als im Vormonat und auf 1 Million Achskilometer 2 = 18 v. H. weniger als im Monat Oktober des Vorjahres und 2 = 18 v. H. weniger als im Vormonat. Infolge der Verspätungen wurden 2 536 Anschlüsse versäumt gegen 2 506 in demselben Monat des Vorjahres und 3 559 im Vormonat. Bei 9 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 10 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen. In der Nachweisung sind diejenigen Bahnen, auf welchen Zugverspätungen vorkamen, nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der von den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen auf 1 Million Zug- und 1 Million Achskilometer entfallenden eigenen Verspätungen geordnet. Danach nehmen die Kiel-Eckernförde-Flensburger Bahn, die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln und der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Anzahl der Verspätungen nach der Anzahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln, der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrheinischen) zu Köln und die Hessische Ludwigsbahn an die ungünstigsten Stellen.

Mecklenburgische Bahnen.

Im Landtage wurden für Eisenbahnzwecke statt der geforderten 1 500 000 ℳ (vergl. Nr. 98 S. 938 d. Ztg.) rein bewilligt 461 000 ℳ, bedingungsweise 709 037 ℳ. Der Rest wurde in das Ordinarium des Eisenbahnetats verwiesen.

Sächsische Staatseisenbahnen.

Nach einem dem Sächsischen Landtage vorgelegten Königlichen Dekret schlägt die Staatsregierung den Bau folgender Sekundärbahnen vor: 1. Chemnitzthalbahn mit einem Aufwand von 4 087 000 ℳ, 2. Olbernhau-Neuhausen 1 840 000 ℳ, 3. Pirna-Dohma-Grosscotta 795 000 ℳ, 4. Reichenbach-Mylau über Oberreichenbach 2 120 000 ℳ.

Reuss ä. L.: Aus dem Landtage.

In der Plenarsitzung des Landtages vom 15. d. Mts. wurden 10 000 ℳ zur Unterstützung der Gemeinden Remptendorf und Friesau bezüglich der durch den Grundstückserwerb für die Triptis-Blankensteiner Bahn ihnen erwachsenen Lasten bewilligt.

Blitzzüge Berlin-Frankfurt a. M.

Die in Düsseldorf abgehaltene Internationale Europäische Fahrplankonferenz hat u. a. für den Berlin-Frankfurter Eisenbahnverkehr nicht unwichtige Verbesserungen in Aussicht genommen. Es wird beabsichtigt, die Schnellzüge Nr. 5 und 6 der Eisenbahndirektion Frankfurt a. M. (Nr. 5 von Frankfurt ab 12 Uhr 40 Min. Nachm., in Leipzig an 9 Uhr 30 Min. Abends — Nr. 6 von Leipzig ab 7 Uhr 13 Min. Vorm., in Frankfurt an 4 Uhr Nachm.) zu Blitzzügen Frankfurt-Berlin auszugestalten, die mit neunstündiger Fahrzeit über Thüringen und auf der Erfurter Strecke kursiren würden. Zu der Blitzzugverbindung Frankfurt-Berlin über Nordhausen, welche bekanntlich schon besteht, tritt dann noch dieser neue, bedeutsame Verkehrsweg; Abfahrt- und Ankunftszeiten würden sich ungefähr wie folgt stellen: Berlin ab 7,30 Morgens, Frankfurt an 4 Uhr Nachm., in Frankfurt wahrscheinlich Anschluss nach Basel, Ankunft daselbst gegen 10 Uhr Abends. In umgekehrter Richtung: Basel ab 8 Uhr Morgens, Frankfurt an 2—3 Uhr Nachm., Ankunft in Berlin gegen Mitternacht. Diese Veränderungen werden, nach erfolgter ministerieller Genehmigung, mit dem Sommerfahrplan, der von jetzt ab bereits am 1. Mai in Kraft tritt, eingeführt werden.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Berlin. Am 20. d. Mts. ist die 8,0 km lange Bahnstrecke Warmbrunn-Petersdorf mit den neuen Stationen Hermsdorf (Kynast) und Petersdorf (Riesengeb.) nach Maassgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung für den Personenverkehr in Betrieb genommen worden.

Direktionsbezirk Magdeburg. Zwischen den Stationen Oschersleben und Nienhagen der Strecke Magdeburg-Halberstadt ist das 2. Geleis ausgebaut und am 4. d. Mts. dem Betriebe übergeben worden.

Eröffnungen und Erweiterungen der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Berlin. Am 1. Januar 1892 wird die bisher nur dem Personenverkehr dienende Station Kunnersdorf bei Kamenz auch für den Eil- und Fracht-Stückgutverkehr eröffnet und zwar mit der Einschränkung bis auf weiteres, dass Sendungen nach dieser Station nur frankirt, von derselben nur unfrankirt, in beiden Fällen ohne Nachnahme angenommen und Eil- und Fracht-Stückgüter nur im Einzelgewicht von höchstens 250 kg zugelassen werden.

Direktionsbezirk Köln (linksrh.). Die an der Bahnstrecke Lindern-Heinsberg gelegene und dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte zu Aachen unterstellte Station Heinsberg wird am 25. d. Mts. als Eisenbahn-Telegraphenstation mit vollem Tagesdienste für den allgemeinen Telegrammverkehr eröffnet werden.

Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.). Die Tarifvorschrift, nach welcher die Sendungen nach der Haltestelle Niederhövels frankirt und ohne Nachnahmebelastung und diejenigen von derselben unfrankirt aufzugeben sind, kommt mit dem 1. Januar 1892 in Wegfall.

Schliessung von Stationen.

Der Verkehr auf den Wasserumschlagsstellen zu Pöpelwitz und am Oderhafen in Breslau ist am 19. d. Mts. bis auf weiteres geschlossen worden.

Ahaus-Enscheder Eisenbahn.

Unter dieser Firma hat sich eine Aktiengesellschaft gebildet zu dem Zweck, im Anschluss an die Linie Dortmund-Ahaus der Dortmund Gronau-Enscheder Bahn unter Umgehung von Gronau eine direkte Verbindung zwischen Ahaus und Enschede herzustellen und dadurch die Verbindung dieser beiden Plätze um 7 km abzukürzen. Die Bahn soll als Sekundärbahn hergestellt und Bau und Betrieb der Dortmund-Gronau-Enscheder Gesellschaft übertragen werden.

Preussische Staatseisenbahnen.

Ausnutzung der Leistungsfähigkeit der Lokomotiven.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat durch einen kürzlich in Wirksamkeit getretenen Erlass angeordnet, dass auf den Preussischen Staatsbahnen beim Fahren von Güterzügen ganz allgemein die Leistungsfähigkeit jeder Maschine voll ausgenutzt werden soll. Die nächste Folge hiervon ist, dass Güterzüge von geringer Achsenzahl nicht mehr verkehren, sondern dass dort, wo solche Züge bisher in Gebrauch standen (was ziemlich in jedem Verkehrsgebiet des Staates der Fall gewesen sein dürfte), dieselben zu

Zügen mit einer Achsenzahl zusammengelegt werden, durch welche die Leistungsfähigkeit der den Zug befördernden Maschine aufgebraucht wird. Im Flachlande wird diese Achsenzahl für eine normale Güterzuglokomotive auf 120 bis 150 angenommen. Für Züge, welche das Gebirge berühren, erleidet diese Zahl theilweise erhebliche Veränderungen. Eine weitere Folge des erwähnten Ministerialerlasses besteht darin, dass in den Kohlenbergwerksbezirken die bisher vielfach noch an den Sonntagen und selbst an den Montagen abgelassenen Kohlenzüge mit meist kleiner Achsenzahl völlig in Wegfall kommen. Es fehlt, wie angenommen wird, an den Zechen Sonntags und Montags an genügender Förderung, um Kohlenzüge zu bilden, welche dem vom Herrn Minister aufgestellten Grundsatze bezüglich der Ausnutzung der Maschinenkräfte entsprechen, und deshalb werden jetzt Kohlenzüge fast nur an den 5 Wochentagen vom Dienstag bis zum Sonnabend verkehren.

Einführung eines vereinfachten Gepäck-Abfertigungsverfahrens.

Wie wir in Nr. 96 S. 916 d. Ztg. bereits mittheilten, gelangt mit dem 1. Januar 1892 ein neues Gepäck-Abfertigungsverfahren zur Einführung.

Dasselbe besteht aus zwei verschiedenen Systemen. Im Direktionsbezirk Berlin kommt bei den Gepäck-Abfertigungsstellen Berlin Schlesischer Bahnhof, Alexanderplatz, Friedrichstrasse, Zoologischer Garten, Berlin Stettiner Bahnhof, Stettin, Frankfurt a. O., Breslau Märkischer Bahnhof und Breslau Freiburger Bahnhof das System I, bei allen übrigen Abfertigungsstellen das System II zur Anwendung.

Das für System I bestimmte Formular enthält zwei getrennte Abschnitte. Gepäckschein und Stamm — ohne Nummern — sind in Blocks vereinigt, zum Durchpausen eingerichtet und befinden sich im Abfertigungszimmer. Die Packmeisterkarten nebst daran befindlichen Beklebezetteln — mit eingedruckten Nummern — werden in besonderen Schränken neben der Waage aufbewahrt. Sobald der Gepäckträger das Gepäckstück auf die Waage gelegt und den betreffenden Stationsnamen genannt hat, nimmt der aufsichtführende Beamte oder Vorarbeiter die bezügliche Packmeisterkarte, welche dieselbe Grösse und dieselben Rubriken hat, wie der Gepäckschein und Stamm, nebst Nummerbeklebezettel aus dem Schrank, gibt die Beklebezettel nach Abreissung von der Packmeisterkarte an den mit der Verwiegung betrauten Arbeiter und füllt die Packmeisterkarte durch Eintragung des Gewichts, der Stückzahl, der Versand- und Empfangsstation, soweit diese nicht vorgedruckt sind, und eventuell der Wegeangabe aus; die Ausfüllung der übrigen Rubriken ist bei diesem Verfahren nicht erforderlich. Der Gepäckträger begibt sich mit der Packmeisterkarte und der Fahrkarte zum Gepäckschalter. Auf Grund der Angaben in der Packmeisterkarte fertigt der abfertigende Beamte den Gepäckschein und den Stamm mittelst Durchpausens aus. Die in der Packmeisterkarte eingedruckte Nummer wird im Gepäckschein und Stamm an der dazu bestimmten Stelle eingetragen.

Bei dem System II werden ebenfalls im Wege des Durchpauseverfahrens der Gepäckschein, die Packmeisterkarte und der Stamm, in welcher Ordnung diese Abschnitte aufeinander liegen, sowie ferner die Beklebezettel durch eine einmalige Eintragung ausgefüllt. An jedem der drei Abschnitte befinden sich zwei Zettel mit der Nummer des Gepäckscheins. Zur leichteren Abtrennung der Formulartheile ist der Raum zwischen denselben sowohl bei System I als auch bei System II durchlocht.

Württembergische Staatseisenbahnen.

Für den Bau der Theilstrecke Marbach-Beilstein der Eisenbahn von Marbach nach Heilbronn wird am 23. d. Mts. eine Eisenbahn-Bausektion in Marbach errichtet.

Berliner elektrische Hochbahn.

Die Firma Siemens & Halske hat den zuständigen Behörden nunmehr den abgeänderten Entwurf für den Bau einer elektrischen Stadtbahn durch die südlichen Theile Berlins behufs weiterer Berathung überreicht. Ausser der in Nr. 92 S. 876 d. Ztg. mitgetheilten Hauptlinie von der Haltestelle Warschauerstrasse-Bahnhof Zoologischer Garten enthält der allgemeine Plan noch folgende Abzweigungen von der Hauptlinie: 1. vom Osten her nach dem Potsdamer Bahnhof (Ringbahnhof), indem eine Flügelbahn von dem Kreuzungspunkte der Hauptlinie mit der Anhalter Bahn am Tempelhofer Ufer entlang geführt wird, welche westlich vom Hafen den Landwehrkanal überschreitet und längs des Potsdamer Bahnhofes bis zum Droschkenplatz des letzteren vorläuft; 2. vom Westen her nach dem Potsdamer Bahnhof (Wannseebahnhof), indem eine Flügelbahn von dem Dennewitzplatz längs der Potsdamer Bahn und weiter längs der Königgrätzer Strasse nach dem Brandenburger Thor und bis zum Königsplatz geführt wird; 3. eine Fortsetzung der Hauptlinie über die Stadtbahn bei deren Bahnhof Zoologischer Garten hinweg nach Charlottenburg mit dem Endpunkte auf dem Wilhelmsplatz daselbst und schliesslich 4. eine Fortsetzung der Hauptlinie vom Zoologischen Garten nach dem Grunewald hinaus. — Für die Verlängerung der Hauptlinie nach Charlottenburg sind zwei Vorschläge zur Auswahl aufgestellt.

Ausdehnung des Gültigkeitsbereichs der Deutschen Freikarten.

Die Deutschen Freikarten sind jetzt auch für die Strecken der Altdamm-Colberger Eisenbahn, Braunschweigischen Landeseisenbahn, Breslau-Warschauer Eisenbahn (Preussische Abtheilung), Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn, Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn, Mecklenburgischen Südbahn, Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahn gültig.

Casseler Strassenbahn.

In der am 16. d. Mts. abgehaltenen ordentlichen Generalversammlung wurde der Abschluss genehmigt und Entlastung ertheilt. Vom Rohgewinn sind zu Abschreibungen 41 000 ℳ verwendet worden.

Von den verbleibenden 6 422 ℳ sind 2 000 ℳ dem Reservefondskonto und 1 250 ℳ dem Bahnkörper-Amortisationskonto überwiesen, während der Rest von 3 172 ℳ auf neue Rechnung vorgetragen worden ist.

Für das abgelaufene Geschäftsjahr kommt eine Dividende nicht zur Vertheilung.

Die Grosse Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft

lässt mit dem 1. Januar 1892 neue Bestimmungen für Zeitkarten eintreten. Während bisher Zeitkarten — abgesehen von einzelnen Ausnahmen — nur für die fahrplanmässigen ganzen Linien ausgegeben wurden, wird nach den neuen Bestimmungen den Abonnenten freigestellt, sich aus den tarifmässigen 10 ₰- und 15 ₰-Theilstrecken beliebige Fahrten ähnlich den zusammenstellbaren Fahrscheinen der Eisenbahnen zusammenzustellen. Die Einrichtung schliesst gleichzeitig für einen grossen Theil der bisherigen Zeitkarten eine erhebliche Preisherabsetzung und eine durchgreifende Erleichterung des Geschäftsganges bei Lösung und Erneuerung der Karten in sich. Nach den neuen Bedingungen beträgt der Mindestpreis einer Zeitkarte für den Monat 8,50 ℳ und wird nach dem einfachen Fahrpreise der gewählten einzelnen Theilstrecken in der Weise berechnet, dass für jede Theilstrecke zum Preise von 10 ₰ für den Monat 3,50 ℳ und von 15 ₰ für den Monat 5 ℳ zu zahlen sind. Auch die Zeitkarten der Schulkinder werden ohne Preisaufschlag wesentliche Vergünstigungen erfahren, indem ihre Berechtigung auch auf die Fahrten zum Turn-, Schwimm- und Nachhilfeunterricht, sowie bis 8 Uhr Abends ausgedehnt wird und ähnliche Erleichterungen für die Lösung und Erneuerung der Karten, wie für die gewöhnlichen Zeitkarten vorgesehen sind.

Königsberger Pferdebahn.

Der Abschluss für 1890/91 soll die Vertheilung einer Dividende von 4 % gegen 3 % im Vorjahre gestatten.

Aus Frankreich.

Das Nebenbahnwesen.

Die Berathung des Staatshaushalts für 1892 hat dem Schriftsteller und Abgeordneten Camille Pelletan und dem ehemaligen Minister der öffentlichen Arbeiten Baïhaut, letzterem als Berichterstatter des Haushaltsausschusses, Gelegenheit geboten, die Nebenbahngesellschaften wegen des Missbrauchs, den sie mit der staatlichen Zinsengewähr trieben, anzugreifen. Pelletan's Angriffe gipfeln bei seiner mehr geistreichen als sachverständigen Behandlung der Frage in der Behauptung, dass alle diejenigen Nebenbahn- und Lokalbahngesellschaften, welche ihre Betriebskosten nicht decken können und die Zinsengewähr des Staates in Anspruch nehmen (exploiteurs de déficit nennt er sie), geschaffen sind nicht um Eisenbahnen zu betreiben, sondern um die daran geknüpfte Zinsengewähr auszunutzen (wobei daran zu erinnern ist, dass die Begriffe: „betreiben“ und „ausnutzen“ im Französischen durch dasselbe Wort „exploiter“ wiedergegeben sind). Baïhaut macht den Lokalbahngesellschaften namentlich drei Vorwürfe: 1. Die vom Staatsschatz den Lokalbahngesellschaften geleisteten Zinsvorschüsse werden niemals zurückgezahlt, während eine solche Erstattung seitens der grossen Gesellschaften gesichert ist. 2. Das Anlagekapital der grossen Gesellschaften überschreitet nicht die wirklichen Kosten der Linien; für die Nebenbahngesellschaften werden dagegen die Baukosten in Bausch und Bogen mit einem Zinssatz von 5 % oder 4,65 % festgesetzt. 3. Endlich werden bei den grossen Gesellschaften nur die wirklichen Betriebsausgaben in die Rechnung eingestellt, während man sich bei den fraglichen Nebenbahngesellschaften einem Bauschbetrage mit unterer Grenze gegenüber befindet, so dass der

Konzessionsinhaber in gewissen Fällen ein augenscheinliches Interesse hat, den Verkehr nicht zu entwickeln.

Das „Journal des transports“ sucht diese Angriffe in seinen letzten Nummern zu entkräften; nach seiner Meinung würde das einzige Mittel, den Staat vor Zinszuschüssen an Nebenbahngesellschaften zu bewahren, in dem Anerkenntniss bestehen, dass nur Linien, die sich selbst zu erhalten vermögen und daher der staatlichen Zinsengewähr nicht bedürfen, daseinsberechtigt sind, und ferner, dass Frankreich nicht mehr reich genug ist, um die zur Vollendung des dritten Netzes erforderlichen Opfer zu tragen. Da indessen in Frankreich die Nebenbahnen nur 7 % des gesammten Eisenbahnnetzes ausmachen, in Holland und Italien dagegen je 14, in Belgien sogar 16 %, so könne sich Frankreich solche Selbstbeschränkung nicht auferlegen und müsse diese grosse Lücke ausfüllen. Wenn nun aber den Betriebsführern zugemuthet würde, etwaige Ausfälle oder Fehlbeträge aus eigenen Mitteln zu decken, so würden sich schwerlich Unternehmer finden, die unter solchen Umständen Lokalbahnen bauen wollen. Demnach könne der Lokalbahnbau ohne Unterstützung des Staates nicht gefördert werden und die genannte Fachzeitschrift spitzt die zu beantwortende Frage so zu, ob diese Staatsunterstützung in der Form der einmaligen Beihilfe, wie sie durch das Gesetz vom 12. Juli 1865 vorgesehen ist, oder in der Form der Zinsengewähr, wie sie durch Gesetz vom 11. Juni 1880 eingeführt wurde, zu gewähren sei. Unserer Ansicht nach wird durch diese Fragestellung der Kern der Sache nicht getroffen; es dürfte vielmehr darauf ankommen, zu untersuchen, ob sich nicht durch ein anderes Verfahren bei der Kapitalbeschaffung, Bauausführung und Betriebsvergebung günstigere Ergebnisse als bisher erzielen lassen. Gleichwohl können wir es uns nicht versagen, einzelne Theile von den Ausführungen des „Journal des transports“ wiederzugeben; zunächst einen geschichtlichen Rückblick auf die Wirkung des Lokalbahngesetzes vom 12. Juli 1865.

Dieses Gesetz gehört zu jener Gesammtheit von Gesetzen, die man unter dem Kaiserreiche Selbstverwaltungs-Gesetze (lois de décentralisation) nannte; der Zeitgeist huldigte damals dem Freisinn, der darin bestand, den Departements und Gemeinden wenigstens scheinbar die Berathung ihres Haushalts und die Verfügung über ihre Hilfsmittel zu überlassen. Es wurde also bestimmt, dass ähnlich wie bei anderen Verkehrswegen die Departements und Gemeinden das Recht haben sollten, direkt ihre Lokalbahnen zu konzessioniren. Die Berathung dieses Gesetzes liefert den Beweis, dass man viel mehr Sorge trug, diesen lediglich der Landesverwaltung angehörenden Grundsatz aufzustellen, als die möglicherweise daraus herzuleitenden finanziellen Regeln und technischen Ergebnisse zu prüfen und festzusetzen.

Zu jener Zeit waren übrigens die Geister schlecht vorbereitet, über die künftigen Daseinsbedingungen der zu schaffenden Linien zu entscheiden und Erfahrungen waren noch nicht vorhanden. Man kannte damals die Eisenbahnen nur durch die Hauptverkehrsadern, deren Ergebnisse alle Hoffnungen überstiegen, und man war gern geneigt anzunehmen, dass das neue Netz das gleiche Ergebniss liefern werde. Man wurde also verleitet, vielmehr zum Bau zu ermuthigen als den Betrieb neuer Linien zu sichern, da nach der herrschenden Meinung diese Linien gleich von Anfang an einen lohnenden Verkehr hervorrufen würden. Aus diesem Gedankengang ist der Grundsatz der einmaligen Beihilfe, welche die Gegenwart ohne jede Sorge um die Zukunft sichert, hervorgegangen.

Der schnelle Aufschwung, den das Gesetz von 1865 dem Bau des zweiten Netzes gab, wurde durch die Ereignisse von 1870 einen Augenblick unterbrochen, nahm aber nach dem Frieden mit erneuter Kraft seinen Fortgang und allerwärts bedeckte sich das Land mit Eisenbahnen, die unter der Flagge der Lokalbahnen durch geschickte Anschlüsse wirkliche Hauptbahnnetze zum Schaden der schon bestehenden Netze bilden konnten. Die Enttäuschungen liessen nicht auf sich warten; sie waren zahlreich und grausam. Gegen Ende 1877 waren fast alle durch das Gesetz von 1865 entstandenen Bahnen und zwar gerade die bedeutendsten zusammengebrochen oder am Vorabend des Bankbruchs; überall waren die Beihilfen aufgebraucht, das Gesellschaftskapital vergeudet und selbst die Schuldschein-Inhaber sahen täglich ihr Pfand vermindert.

Unter diesen Umständen musste der Staat behufs Wahrnehmung öffentlicher Interessen alle Linien der Vendée, der Charente, von Nante, Orléans-Rouen, Orléans-Châlons, Bressuire-Poitiers usw., also mehr als 2 500 km, für die ungeheure Summe von etwa 260 Millionen ankaufen und ausserdem noch fast 70 Millionen zu den auf verschiedenen Linien nothwendigen Vollendungsbauten verwenden. Bald nachher mussten von neuem 57 Millionen zur Verstaatlichung fernerer 1 700 km nothleidender Bahnen verwendet werden, so dass also der Staat von 1878 bis 1881 im ganzen 4 200 km Eisenbahnen für die Summe von etwa 590 Millionen Francs angekauft hat. Von den verstaatlichten Linien wurden einige den Netzen der grossen Gesellschaften einverleibt, aus den anderen, der grossen Mehrzahl, wurde das gegenwärtige Staatsbahnnetz gebildet; die ersteren leben noch heute von der Zinsengewähr des Staates, während das Staatsbahnnetz für den Staatshaushalt eine jährliche Last von rund 34 Millionen bildet. Die von den Departements und dem Staate als Beihilfen reichlich gespendeten Millionen wurden vollkommen vergeudet, die Antheilhaber zu Grunde gerichtet, die Schuldscheininhaber haben meistens nur einen geringen Bruchtheil ihrer Guthaben erhalten und endlich hat man nach dem gewaltigen Krach zur Verstaatlichung, zur Zinsengewährleistung oder, was dasselbe ist, zum Staatsbetriebe schreiten müssen. Man hat also damit geendigt, womit man hätte anfangen sollen.

Unter dem Eindruck dieser Ereignisse wurde das Parlament mit einem neuen Gesetzentwurfe zur Schaffung eines dritten Eisenbahnnetzes befasst. Das Gesetz von 1865 wurde durch seine Ergebnisse verurtheilt; man hatte den theuer erkauften Beweis, dass für die Linien des zweiten Netzes und noch mehr für diejenigen des dritten Netzes die zu lösende Aufgabe viel weniger darin bestand, den Bau zu erleichtern, als den Betrieb dauernd zu sichern, und dass man unter allen Umständen diese beiden Ziele der Aufgabe eng verbinden müsse. Daher wurde das Gesetz vom 11. Juni 1880 mit der ganzen reifen Ueberlegung und der ganzen Sachkenntniss, die demjenigen von 1865 vollständig abgingen, ausgearbeitet. Ueberall tritt der Wunsch zu Tage, die Zukunft der zu bauenden Bahnen zu sichern, der Wille, die Opfer nicht mehr unter der Form von einmaligen Beihilfen zu bewilligen, wodurch nur der Erbauer bereichert, der Betriebsführer dagegen aller Hilfsmittel zur Ueberwindung des schwierigen Zeitraums der Fehlbeträge beraubt wurde. So wurde zu Gunsten der Nebenbahnen an Stelle der einmaligen Beihilfen die Einrichtung der Beihilfen in Jahresbeträgen getroffen; diese Einrichtung unterscheidet sich sowohl von den eigentlichen Beihilfen, weil die vom Staat und den Departements vorgeschossenen Summen vom Konzessionsinhaber zurückzuzahlen sind, als auch von der den grossen Gesellschaften bewilligten Zinsengewähr, weil für die jährlichen Ausgaben eine Höchstgrenze festgesetzt ist, welche die Konzessionsinhaber nicht überschreiten dürfen, wenn sie eine wirkliche Zinsengewähr haben wollen. Auf diese Weise sind Bau und Betrieb unlösbar vereinigt, so dass der Konzessionsinhaber, wenn er nach Vollendung des Baues nicht den Betrieb sichern würde, dadurch alle Ansprüche auf die dem Anlagekapital zugebilligten Jahreszahlungen verlieren würde.

Von den Ausführungen des Französischen Fachblattes verdient namentlich noch ein Punkt der Beachtung; nämlich eine nicht vorhergesehene und auch schwerlich beabsichtigte Folge des Konzessionsrechtes der Departements: Unter Posaunenstössen durch die Presse stellt man die Grundlagen eines Netzes, das ausgedehnt genug ist, um alle zu befriedigen, auf; kein Bezirk wird vernachlässigt, die kleinsten Gemeinden werden bedient und anstatt Gesuche zurückzuweisen, regt man sie nöthigenfalls an, da der zu erreichende Zweck darin besteht, die Bedeutung der Netze derart zu übertreiben, dass man sicher sein kann, sie von der Regierung abgelehnt zu sehen. Alsdann schreitet man feierlich zur Konzessionirung, wobei man indessen Sorge trägt, die Bedingung aufzustellen, dass das Netz untheilbar ist und dass der Abstrich auch nur eines Kilometers die Ungültigkeit der Konzession nach sich zieht.

Unter solchen Bedingungen machen sich gewisse Departements das unschuldige Vergnügen, Netze von nicht weniger denn 400 km zu konzessioniren. Seitens der Generalräthe ist nichts natürlicher; sie huldigen den Wahlrücksichten, indem sie einerseits dem Verlangen ihrer Wähler nach Eisenbahnen schmeicheln, andererseits aber die Finanzen des Departements nicht überbürden. Sonderbar ist es nur, dass sich Unternehmer finden, welche bei derartigen Geschäften, die nie zum Ziele führen können, ihre Zeit verlieren.

Man darf gespannt sein, wie das neue Lokalbahngesetz, das nach einer Erklärung des Ministers der öffentlichen Arbeiten in der Kammer gegenwärtig der Prüfung des Staatsrathes unterliegt, den zu Tage getretenen Verbesserungsbedürfnissen des jetzigen Gesetzes gerecht zu werden sucht.

Gleichmässige Berechnung der Lauffristen.

Um in der Berechnung der Lauffristen (délais de route), die jetzt für die Hauptlinien auf der Grundlage von 200 km auf 24 Stunden, für die anderen Linien aber auf der Grundlage von nur 125 km auf 24 Stunden erfolgt, die möglichste Gleichmässigkeit zu erzielen, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten in Verfolg des an die Eisenbahngesellschaften gerichteten Rundschreibens vom 5. November d. J. (vgl. Nr. 96 S. 917 dieser Zeitung) die mit der Staatsaufsichts-Direktion betrauten Generalinspektoren durch Rundschreiben vom 9. November d. J. angewiesen, zunächst zu prüfen, ob bei der gegenwärtigen Diensteinrichtung die auf der Grundlage von 200 km für 24 Stunden berechneten Lauffristen thatsächlich ungenü-

gend sind, und bejahendenfalls zu untersuchen, ob es nicht möglich sein würde, ohne zu grosse Unkosten den aus der Diensteinrichtung erwachsenden Schwierigkeiten abzuhelfen, oder aber einen Ausweg zu finden, der den ausnahmsweisen Schwierigkeiten Rechnung trägt. Jedenfalls müsste aber als allgemeine Regel die Anwendung von Lauffristen, die auf der Grundlage von 200 km für 24 Stunden berechnet sind, aufgestellt werden; andererseits darf auch die Lösung nicht darin bestehen, dass für den Uebergang von einer Linie zur anderen eine gewisse Anzahl Stunden als Zuschlagsfrist bewilligt wird.

Ermässigung der Fahrkarten- und Eilgutsteuer.

Der Entwurf des Finanzgesetzes für das Rechnungsjahr 1892 enthält u. a. folgende Bestimmungen:

Art. 26. Vom 1. April 1892 ab wird die durch Art. 12 des Gesetzes vom 16. September 1871 eingeführte Zuschlagsgebühr von 10 % a) zum Preis der Plätze der mit der Eisenbahn, mit öffentlichen Fuhrwerken, mit Dampfbooten oder mit anderen dem öffentlichen Verkehr dienenden Booten beförderten Personen, b) zum Preis der Gepäcksendungen einschliesslich der 10 Centigramm Einschreibung sowie der in Eilfracht beförderten Waarenpackete aufgehoben.

Art. 27. Zum gleichen Zeitpunkt werden die Zuschlagsgebühren, die gegenwärtig zur reinen Fracht der Eil-Stückgutsendungen, Lebensmittel und Thiere erhoben werden, im vollen Betrage aufgehoben; für Gepäckübergewicht, Geldsendungen und Hunde bleibt dagegen auch ferner die Gebühr von 12 % bestehen.

Art. 28. Vom 1. April 1891 ab finden die Bestimmungen des letzten Absatzes von Art. 8 des Gesetzes vom 28. Juni 1833 und des Art. 2 des Gesetzes vom 11. Juli 1879 im allgemeinen auf Eisenbahn- und Strassenbahn-Unternehmungen keine Anwendung mehr; nur für Pferdebahnen, Seilbahnen und für solche Strassenbahnen mit mechanischer Triebkraft, auf deren Netz der Fahrpreis keinesfalls mehr als 1 Frc. beträgt, bleiben jene Bestimmungen auch ferner in Geltung.

Obwohl das Parlament das Finanzgesetz noch nicht beschlossen hat, hielt es der Minister der öffentlichen Arbeiten doch für angemessen, den grossen Gesellschaften schon jetzt von diesen Bestimmungen Kenntniss zu geben, damit sie die erforderlichen Tarifänderungen vorbereiten können. Letztere bestehen zunächst 1. für die Gesellschaften, die gegenwärtig die abgestufte Steuer zahlen, in der Verminderung aller ihrer Preise um den Betrag der aufgehobenen Steuer, 2. für die der Herrschaft des Gesetzes vom 11. Juli 1879 unterliegenden Gesellschaften ebenfalls in der Abänderung ihrer sämmtlichen Preise, und zwar derart, dass die Preise sich der abgestuften Steuer, die gemäss Art. 28 des vorgenannten Finanzgesetzes auf sie Anwendung findet, anpassen. Gleichzeitig mit der Herabsetzung der Tarife um den Betrag der Steuer haben die grossen Gesellschaften auf Grund der Verträge von 1883 die Verpflichtung zu einer noch weitergehenden Ermässigung der Personen- und Eilguttarife übernommen. Obwohl diese Verpflichtung den Gesellschaften, die an jenen Verträgen keinen Antheil haben, nicht obliegt, so erscheint es dem Minister doch misslich, wenn jene Gesellschaften jedes Zugeständniss verweigern und sich nicht im eigenen Interesse bemühen würden, ihre Tarife in Uebereinstimmung mit denen der grossen Netze zu bringen. Namentlich hält es der Minister für dringend wünschenswerth, dass in die Eilgut-Verbandstarife der 7 grossen Netze auch die Nebenbahnen eintreten.

Unter abschriftlicher Mittheilung dieser Ausführungen hat der Minister der öffentlichen Arbeiten durch Rundschreiben vom 25. November d. J. die Präfekten der Departements ersucht, darüber zu wachen, dass die fraglichen Aenderungen auch in den Tarifen der ihrer Aufsicht unterstellten Lokalbahnen vorgenommen werden.

Eisenbahnen und Eisenbahnmaterial in Spanien.

In Spanien sind es bekanntlich zwei bedeutende Eisenbahngesellschaften, die so zu sagen das Land unter sich theilen: die Spanische Nordbahn-Gesellschaft und die, welcher die Linie von Madrid nach Saragossa und Alicante gehört. Die Strecken der ersteren Gesellschaft durchschneiden den ganzen Norden der Halbinsel; ihre Hauptlinie ist die von Madrid nach Irun (Französische Grenze).

Die Zweigbahnen, die von dieser Hauptader ausgehen, bilden die folgenden Strecken: von Villalba nach Segovia und Medina del Campo, von Venta de Banos nach Santander, von Palencia nach La Coruna mit Abzweigung nach Gijon, von Miranda nach Bilbao und von Castejon, von Alsasua nach Saragossa mit Abzweigung nach Huesca und endlich die Hauptlinie von Saragossa nach Barcelona mit Zweigbahn von Lerida nach Tarragona, d. h. im ganzen ein Betrieb von 2803 km. Dieselbe Gesellschaft baut augenblicklich eine Linie von Huesca nach Canfranc in Länge von 135 km in Spanien, die später durch die Pyrenäen bis Pau geführt werden soll, wo sie mit dem Französischen Netz (der Midibahn) sich verbinden wird.

Die Gesellschaft Madrid-Saragossa-Alicante besitzt die folgenden Linien: von Madrid nach Saragossa, von Madrid nach Alicante mit Abzweigungen von Aranjuez nach Cuenca und von Chinchilla nach Cartagena, von Alcazar nach Sevilla und Huelva mit Zweiglinie von Manzanares nach Ciudad Real, von Madrid nach Ciudad Real und Badajoz mit Zweiglinien von Merida nach Sevilla und von Merida nach Caceres, von Almorchon nach Belmez, von Algodor nach Castillejos und von Algodor nach Toledo, im ganzen 2672 km. Die Fusion verschiedener anderer Gesellschaften mit diesen beiden hat das ursprüngliche Netz vollständig verändert und die beiden bedeutenden Compagnien einander gegenübergestellt. Der Nordbahn-Gesellschaft gehört die eine der beiden Linien, welche nach Frankreich führen, während die andere der Eisenbahn von Madrid nach Saragossa gehört, die sich mit der direkten Linie Saragossa-Barcelona und der von Barcelona nach der Französischen Grenze vereinigte. Die Nordbahn-Gesellschaft machte der Gesellschaft, welche damals die Linie von Tarragona nach Barcelona und nach der Französischen Grenze besass, Vorschläge, sich mit ihr zu vereinen, wodurch die Nordbahn das Monopol des Transports nach Frankreich erlangt hätte; die Gesellschaft Tarragona-Frankreich acceptirte aber die ihr vortheilhafter erscheinenden Bedingungen der Konkurrenzgesellschaft Madrid-Saragossa. Die Situation, welche durch die Fusion zwischen den Gesellschaften Madrid-Saragossa und Tarragona-Frankreich geschaffen wurde, ist von bedeutendem Interesse, denn nach dem Vertrage ist erstens eine Linie von 79 km, die von Mora aus nach Puebla de Hijar geht und Saragossa direkt mit Barcelona und mit dem Netz Tarragona-Frankreich verbindet und zweitens die Linie von Ariza nach Valladolid in Länge von 250 km zu erbauen, die Castilien mit Aragonien und Catalonien verbinden soll. Es werden also neue Bahnlinien in Länge von 329 km auszustatten sein, die die Anlage vieler Brücken und Viadukte, die Beschaffung von festem und rollendem Material, Lokomotiven usw. nöthig machen werden.

Die Nordbahngesellschaft hat ferner den Betrieb der Linie von Madrid nach Caceres und Portugal übernommen und sich verpflichtet, die Bahn von Plasencia nach Astorga zu verwalten, welche ihr von der Königlichen Portugiesischen Eisenbahngesellschaft vollständig fertig überliefert werden muss. Die Uebernahme des Andalusischen Eisenbahnnetzes durch die Nordbahngesellschaft steht ebenfalls in Aussicht(?) und da die letztere auch die Linie Almansa nach Tarragona besitzt, so wird sich ein heftiger Kampf um den Transport von Andalusien und dem Mittelländischen Meere nach dem Innern entwickeln.*) Wie es heisst, habe infolgedessen die Nordbahngesellschaft die Absicht, eine Zweigbahn von Torrijos nach Belmez in Länge von 200 km anzulegen, wodurch die Entfernung zwischen diesem letzteren Punkt und Madrid sich um 40 km vermindert, dagegen würde dann aber die Madrid-Saragossa Eisenbahngesellschaft eine Konzession, welche sie bereits hat, benutzen, und eine Bahn von Cordova nach Puertollano bauen, die den Weg von Cordova nach Madrid um 130 km verringern müsste.

Wenn diese Pläne zur Ausführung gelangen, so wäre für weitere 326 km das Material zu liefern, rechnet man nun noch die 345 km der obenerwähnten Linie von Plasencia nach Astorga und die 176 km lange Linie von Puente-Genil nach Linares hinzu, welche letztere in der Erbauung begriffen ist, so erhält man 847 km, welche zusammen mit den 329 km, welche die Gesellschaft Madrid-Saragossa anzulegen hat, 1176 km neuer Schienenwege ausmachen, die in nicht zu langer Frist in Betrieb gelangen und aller Arten Fabrikate zu ihrer Ausstattung bedürfen werden.

Andere Linien, die verschiedenen Gesellschaften gehören, sind augenblicklich im Bau begriffen, nämlich von Jativa nach Alcoy, von Almansa nach Valencia und Tarragona (ob diese zweite Verbindung der genannten Orte je gebaut wird, scheint denn doch noch sehr zweifelhaft!), von Linares nach Almeria, von Murcia nach Granada usw. Das Gesetz über die Sekundärbahnen hat den Cortes schon wiederholt vorgelegen und wird wohl in nächster Zeit wieder einmal eingebracht werden.

Ein einziges grösseres Walzwerk fabrizirt Stahlschienen in Spanien, nämlich die Hochofen-Aktiengesellschaft von Bilbao, die auch der Nordbahn ihren hauptsächlichen Bedarf darin liefert. Es ist keine Frage, dass die neuen Zölle, welche die Einfuhr von Eisenbahnmaterial in Spanien treffen sollen, zur Entwickelung der einheimischen Industrie viel beitragen werden. Die Zollkommission hat der Regierung vorgeschlagen, dass bei allen

---

*) Es ist sehr fraglich, ob die Nordbahn die Konzession bekommt! Der Kampfplatz ist in Kastilien und am Ebro nicht in Andalusien. Die Redaktion.

Gesellschaften, die ihrer Konzession nach das Recht der freien Einfuhr von Eisenbahnutensilien bis zu einer gewissen Höhe oder einer bestimmten Zeit besitzen, dies wie bis dahin verbleibe, alle anderen aber die Zölle nach dem neuen Tarif zahlen und weitere Konzessionen mit den genannten Vergünstigungen nicht mehr ertheilt werden sollten. Der für Schienen in Vorschlag gebrachte Zoll beläuft sich auf 4,50 Piecette für 100 kg (1 Piecette = 80 ℳ). Wenn derselbe zur Annahme gelangt, so steht zu fürchten, dass ausgenommen für die Linien, die noch das Recht der freien Einfuhr haben, die auswärtigen Fabrikanten nur noch wenig werden liefern können*). Der Import von liegendem Material wird wohl noch einige Zeit fortdauern, da bis jetzt keine Fabrik in Spanien besteht, die solches in grösserem Maassstabe herstellen könnte. Barcelona besitzt ein Etablissement zur Fabrikation von rollendem Material, doch werden in Wahrheit die Wagen daselbst nur montirt, denn fast alle die einzelnen Theile, aus welchen sich ein solcher zusammensetzt, kommen bis jetzt aus dem Auslande. Das neue Zollgesetz wird aber auch hierin jedenfalls grosse Veränderungen schaffen und schon jetzt besteht die Absicht, in Bilbao eine Fabrik zu errichten, welche jährlich 1000 Wagen durchweg selbst herstellen könnte.

Aus Afrika.

Deutsch-Ostafrika.

Der Bundesrath hat am 29. Oktober d. J. beschlossen, der Eisenbahngesellschaft für Deutsch-Ostafrika (Usambaralinie) auf ihr Gesuch vom 10. August d. J. die Befugniss zu ertheilen, unter ihrem Namen Rechte, insbesondere Eigenthum und andere dingliche Rechte an Grundstücken zu erwerben, Verbindlichkeiten einzugehen, vor Gericht zu klagen und verklagt zu werden.

Aus den Satzungen der Gesellschaft ist folgendes hervorzuheben: Die Gesellschaft hat ihren Sitz in Berlin. Ihr Zweck ist: „in Deutsch-Ostafrika Eisenbahnen und etwa dazu dienliche Hafenanlagen zu bauen, auszurüsten, zu erwerben und zu betreiben oder betreiben zu lassen, bei anderen Eisenbahnunternehmungen sich zu betheiligen, Lagerhäuser zu errichten und über die in Verwahrung genommenen Güter Lagerscheine auszustellen, sowie Ländereien zu verwerthen.“ Zunächst wird die Gesellschaft eine Eisenbahn von Tanga nach Korogwe auf Grund der von der Kaiserlichen Regierung ertheilten Konzession bauen, ausrüsten und betreiben. (Zur Leitung der eingehenden Vorarbeiten ist im August der Ingenieur Mittelstädt nach Afrika gereist.) Das Grundkapital ist auf zwei Millionen Mark, eingetheilt in 1500 Antheile zu je 1000 ℳ und 2500 Antheile zu je 200 ℳ, festgesetzt; die Antheilscheine lauten auf den Inhaber. Die Hauptversammlung kann über die Erhöhung des Grundkapitals bis zu 15 Millionen Mark beschliessen, sowie die Bedingungen für die späteren Verausgabungen feststellen und unter Umständen Vorzugsrechte für die neu auszugebenden Antheile bestimmen.

Bei der Verwaltung der Gesellschaftsangelegenheiten haben mitzuwirken: der Vorstand, der Verwaltungsrath, der Prüfungsausschuss und die Hauptversammlung.

Der Vorstand (Vorsitzender: Direktor Lucas von der Deutsch-Ostafrikanischen Gesellschaft) vertritt die Gesellschaft nach aussen in allen Rechtsgeschäften und sonstigen Angelegenheiten einschliesslich derjenigen, welche nach den Gesetzen eine ausdrückliche Vollmacht erfordern. Derselbe führt die Verwaltung selbständig, soweit nicht nach den Satzungen der Verwaltungsrath oder die Hauptversammlung mitzuwirken haben; gegen dritte Personen hat jedoch eine Beschränkung des Vorstandes, die Gesellschaft zu vertreten, keine rechtliche Wirkung. Der Ausweis der Vorstandsmitglieder wird durch Bescheinigung des Auswärtigen Amtes, Kolonialabtheilung, geführt. Urkunden und Erklärungen sind für die Gesellschaft verbindlich, wenn sie unter dem Namen der Gesellschaft von einem Mitgliede oder von zwei stellvertretenden Mitgliedern des Vorstandes erfolgen.

Der Verwaltungsrath (Vorsitzender: Bankier von der Heydt; Stellvertreter: Geheimer Kommerzienrath Oechelhäuser) überwacht die gesammte Geschäftsführung in allen Zweigen der Verwaltung und unterrichtet sich zu dem Zweck von dem Gange der Angelegenheiten der Gesellschaft. Eine Reihe, in den Satzungen besonders aufgeführter Gegenstände der Geschäftsführung sind seiner Beschlussfassung vorbehalten. Alle Erklärungen des Verwaltungsraths sind rechtsgültig gezeichnet, wenn sie die Unterschrift „Der Verwaltungsrath der Eisenbahngesellschaft für Deutsch-Ostafrika (Usambaralinie)“ und die Namensunterschrift des Vorsitzenden oder seines Stellvertreters tragen. Der Verwaltungsrath wird beglaubigt durch eine Bescheinigung des Auswärtigen Amtes, Kolonialabtheilung, über die Personen seiner jedesmaligen Mitglieder sowie seines Vorsitzenden und dessen Stellvertreters.

Der Prüfungsausschuss hat die genaue Beobachtung der Satzungen der Gesellschaft zu überwachen, die Bestände und das sonstige Vermögen der Gesellschaft, die Jahresrechnungen und Abschlüsse, sowie zeitweilig die Kassen, Guthaben und Schulden der Gesellschaft zu prüfen und darüber an die ordentliche Hauptversammlung Bericht zu erstatten.

In der alljährlich stattfindenden ordentlichen Hauptversammlung werden der Geschäftsbericht des Vorstandes, die Bemerkungen des Verwaltungsrathes und der Bericht des Prüfungsausschusses über den Abschluss des abgelaufenen Rechnungsjahres zur Erörterung gebracht und über die Genehmigung des Hauptabschlusses sowie die daran zu knüpfenden Vorschläge besonders hinsichtlich der Verwendung des Reingewinnes Beschluss gefasst. Die ordentliche Hauptversammlung hat ferner über: a) Errichtung von Zweigniederlassungen, b) Ausgabe weiterer Antheile und Bewilligung von Vorzugsrechten für dieselben, c) Aufnahme von Anleihen, d) Aenderungen und Ergänzungen der Satzungen zu beschliessen. Eine ausserordentliche Hauptversammlung ist zu berufen: 1. wenn über die Auflösung der Gesellschaft oder ihre Verschmelzung mit einer anderen Gesellschaft oder die Umwandlung ihrer rechtlichen Form zu beschliessen ist, 2. wenn Mitglieder, die zusammen mit wenigstens dem vierten Theile aller von den Mitgliedern eingeforderten Beträge an der Gesellschaft betheiligt sind, die Einberufung fordern und dem Vorstande einen beschlussfertigen Antrag, der innerhalb der Zuständigkeit der Hauptversammlung liegt, zur Vorlage an diese einreichen.

Auf jeden Antheil ist die erste Einzahlung mit 25 % des Nennbetrages geleistet. Für Rechtsstreitigkeiten über Gesellschaftsverhältnisse ist das Königliche Landgericht bezw. Amtsgericht I in Berlin zuständig. Das Rechnungsjahr fällt mit dem Kalenderjahr zusammen.

Nach Ablauf des ersten Betriebsjahres werden Erneuerungsrücklagen (Fonds) angesammelt und diesen überwiesen: 1. der Erlös aus dem Verkauf von Altmaterialien, 2. ein den Betriebseinnahmen alljährlich zu entnehmender Antheil, 3. die Zinsen dieser Rücklagen selbst. Erachtet der Verwaltungsrath eine Verstärkung der Erneuerungsrücklagen nicht mehr für erforderlich, so fallen die jährlichen Zuschüsse fort.

Von dem Gewinn sind zunächst: 1. der zwanzigste Theil den gewöhnlichen Rücklagen (Reservefonds) zuzuführen, bis diese den zehnten Theil des Grundkapitals erreichen, 2. diejenigen Rücklagen anzusammeln, welche der Verwaltungsrath beschliesst, 3. den Antheilhabern 4 % auf das eingezahlte Grundkapital zu zahlen; sodann erhalten: 4. der Verwaltungsrath im ganzen 8 %, 5. der Vorstand und die Angestellten die vertragsmässigen Gewinnantheile, 6. die Antheilhaber den Rest.

Die Aufsicht über die Gesellschaft wird vom Reichskanzler geführt.

Britisch-Ostafrika.

Die in Nr. 55 erwähnten Verhandlungen zwischen der Britisch-Ostafrikanischen Gesellschaft und dem Englischen Schatzamt hatten das Ergebniss, dass die Regierung noch kurz vor Schluss der letzten Tagung des Parlaments einen Antrag auf Bewilligung einer jährlichen Staatsbeihilfe von 40000 £ zum Bau der Eisenbahn Mombas-Victoriasee einbrachte; sie musste aber diesen Antrag unter dem Druck eines beunruhigenden Widerspruchs zurückziehen. Nunmehr erklärt die Gesellschaft, dass sie genöthigt sei, die im Innern besetzten Gebiete und besonders das Reich Uganda zu räumen, wenn der Staat ihr nicht baldigst die nöthigen Mittel zur Schaffung der genannten Bahn liefere. Da England ein unbedingtes Interesse daran hat, dass Uganda mit seinen zahlreichen christlichen Missionen und seinem aufkeimenden Handel nicht aufgegeben werde, so dürfte das Gesuch der Gesellschaft, das sowohl bei der Regierung Unterstützung als auch in den „Times“ eine lebhafte Vorkämpferin gefunden hat, während der nächsten Parlamentstagung eine günstigere Behandlung erfahren.

Portugiesisch-Ostafrika.

Der vom Verwaltungsrath der Mozambiquegesellschaft zur Feststellung der Richtungslinie der Massikesse-Eisenbahn (vgl. Nr. 55 S. 546 dieser Zeitung) im Mai d. J. entsandte Ingenieur hat dem Verwaltungsrath vier Entwürfe unterbreitet. Gewählt davon ist derjenige, nach welchem die Bahn vom Pongue fluss, gegenüber von Inhambajo und 12 Meilen von Beira, ausgeht, nach Durchschneidung einer 12 Meilen langen Sumpfniederung Jobo am Busifluss erreicht und halbwegs zwischen Pongue und Busi weiterläuft, um Meforga und Gomani zu berühren und in Massikesse zu endigen. Jobo liegt etwa 12 Meilen vom Meere entfernt, ist aber für Schiffe von 12 Fuss Tiefgang zugänglich; die gleichen Schifffahrtsbedingungen bietet der Pongue an der Endstation der Bahn und da die Einfahrt in den Busi durch Sandbänke behindert wird, so

*) Für die Deutschen Fabrikanten ist die Angelegenheit sehr gleichgültig, da sie doch keine Schienen nach Spanien zu liefern bekommen, was für denjenigen, welcher die Verhältnisse kennt, nicht zweifelhaft sein kann. Die Redaktion.

wird man am Pongue einen Hafen anlegen. Die längste Brücke der Bahn wird einen Bogen von 80 m haben und den Bandurifluss überspannen; an sonstigen Kunstbauten sind namentlich die Pfahlbauten, vermittelst deren die Bahn die Sümpfe zwischen Pongue und Busi überschreiten soll, erwähnenswerth. Die Steigungen werden auf den ersten 150 Meilen kaum 1 % übersteigen, bei dem Anstieg nach Massikesse aber, wo das Land bergiger wird, bis 25 % erreichen. Die Gesammtlänge wird nicht ganz 200 Meilen betragen.

Die Britisch-Südamerikanische Gesellschaft hat sich mit der Mozambiquegesellschaft dahin verständigt, dass so bald wie möglich mit dem Bau begonnen wird. Die Baumaterialien sollen unverzüglich an Ort und Stelle geschafft werden, damit im April 1892 die Arbeiten in Angriff genommen werden können. Die erste Hälfte hofft man im Laufe des Jahres 1892, die zweite im Laufe des Jahres 1893 fertigzustellen; die Baukosten für die erste Hälfte sind auf 60 000 £ veranschlagt.

An diese Linie der Mozambiquegesellschaft soll sich nicht weit hinter Massikesse, auf der Brücke über den Munenefluss eine von der Britisch-Südafrikanischen Gesellschaft herzustellende Bahn nach Fort Salisbury anschliessen.

Südafrikanische Republik (Transvaal).

Nach Mittheilungen aus Pretoria hat die Regierung der Republik im Juli d. J. die Konzession für eine etwa 195 Meilen lange Bahn von Komatie-Poort an der Delagoa-Eisenbahn nach Leydsdorp im Goldbezirk Zutpansberg, die eine sehr fruchtbare Gegend durchzieht, ertheilt. Das Anlagekapital, an dem sich Baron Oppenheim hervorragend betheiligt hat, geniesst eine 4 % Zinsengewähr. Mit dem Bau sollte bereits im August d. J. begonnen werden.

Kapland.

Die Herren W. P. Taylor und D. Gymons in Johannesburg (Transvaal) haben theils von dem Häuptling des dem Namen nach unabhängigen westlichen Pondolandes, theils von der Kapregierung und theils von dem Oranje-Freistaat die Konzession für eine Bahn von Port Saint John nach Bloemfontein erhalten. Der Ausgangspunkt der Bahn Port Saint John liegt etwa halbwegs zwischen East London und Durban am rechten Ufer des Saint Johnflusses und hat hinsichtlich der Schifffahrt nicht unerhebliche Vorzüge, so dass sich die Kosten der auszuführenden Hafenbauten nicht zu hoch stellen dürften. Von Port Saint John führt die Bahn durch West Pondoland und Transkei über Ugia und Barkly East nach Herschel am Oranjefluss; nach dessen Ueberschreitung berührt sie im Oranje-Freistaat die Orte Rouxville, Gwithfield und Dewetsdorf, um in der Hauptstadt Bloemfontein ihren Endpunkt zu finden. Nach einem Berichte des Französischen Konsulatsverwesers in Kapstadt ist der Boden in diesem Theile Afrikas überaus ergiebig, gut bewaldet und wohl geeignet, reiche Ernteerträge zu liefern; Vieh gedeiht vorzüglich und die klimatischen Verhältnisse sind ausgezeichnet. Die einzige Schwierigkeit besteht in dem Mangel an Verkehrswegen, der die Landleute hindert, ihre Bodenerzeugnisse zu verwerthen, da nur die Wolle die Wagenfracht nach Queenstown an der Linie East London-Aliwal tragen kann.

Nach einem auf Grund amtlicher Quellen vor der geographischen Gesellschaft in London gehaltenen Vortrage von Bellet ist das Eisenbahnnetz der Englischen Besitzungen in Südafrika (Kapland und Natal) in dem Zeitraum von 1880 bis 1889 von 1 060 auf 1 867 Englische Meilen gewachsen.

Oberlandesgerichts-Entscheidung.

v. O. **Die Bestimmungen in den §§ 8 und 9 des Reichs-Haftpflichtgesetzes über die Verjährung beziehen sich nur auf Betriebsunfälle im Sinne der §§ 1 und 2.** Thatbestand: Kläger, Bediensteter der Bayerischen Staatseisenbahnen, ist gelegentlich des Anzündens eines sogen. Semaphors (Leuchtbaumes) durch Brechen der Leiter verunglückt und erhebt einen Entschädigungsanspruch gegen den Fiskus, welchen er auf die desfallsigen landesgesetzlichen Normen und nicht auf § 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes gründet. Das Berufungsgericht hat die Klage gleichwohl auf Grund der §§ 8 und 9 dieses Gesetzes wegen Verjährung zurückgewiesen. Auf die Revision wurde diese Entscheidung aus folgenden Gründen aufgehoben: „Mit Unrecht ist vom Berufungsgericht die Anwendbarkeit der §§ 8 und 9 des R.-Haftpflichtgesetzes auf die vorwürfige Klage behauptet worden. Wenn nämlich § 9 in seinem 1. Absatze erklärt, dass die Bestimmungen der Landesgesetze unberührt bleiben, nach welchen ausser den im Haftpflichtgesetz vorgesehenen Fällen der Unternehmer einer in den §§ 1 und 2 bezeichneten Anlage oder eine andere Person, insbesondere wegen eines eigenen Verschuldens für den bei dem Betriebe der Anlage durch Tödtung oder Körperverletzung eines Menschen entstandenen Schaden haftet, dabei aber Absatz 2 dieses § 9 in solchen Fällen u. a. auch die Anwendbarkeit des § 8 statuirt, so sind damit blos Betriebsunfälle im Sinne der §§ 1 und 2 gemeint, was sich schon daraus ergibt, dass im Text des § 9 die Einschränkung sich findet, „bei dem Betriebe der Anlage.“ Es geht nun augenscheinlich nicht an, diesen Worten im § 9 eine andere Deutung zu geben, als dem nämlichen Ausdruck im § 1 und zur Anwendung des § 9 es als genügend zu erklären, dass nur überhaupt gegen den Unternehmer einer der in den §§ 1 und 2 bezeichneten Anlagen oder gegen eine andere Person ein Entschädigungsanspruch wegen Tödtung oder Körperverletzung eines Menschen auf Grund der Landesgesetzgebung geltend gemacht wird; denn man würde, falls man solcher Ansicht folgen wollte, zu dem unannehmbaren Ergebniss gelangen, dass der Gesetzgeber, obwohl er im § 9 auf die §§ 1 und 2 verweiset, dem in diesen Gesetzesstellen gebrauchten Worte „bei dem Betriebe“ einmal eine weitere und ein andermal eine engere habe geben wollen. Schon dieser Umstand aber wäre hinreichend, die vom Berufungsgericht seiner Entscheidung zu Grunde gelegte Rechtsanschauung nicht als zutreffend erscheinen zu lassen; jeder Zweifel in dieser Beziehung schwindet jedoch angesichts der Entstehungsgeschichte des § 9: Nach den Motiven zum § 7 des Entwurfs, der im wesentlichen mit § 9 des Gesetzes übereinstimmt, sollen die Bestimmungen des § 7 hauptsächlich den Zweck verfolgen, jene Persönlichkeiten, welche nach den landesgesetzlichen Vorschriften, namentlich auf Grund vorliegenden Verschuldens, für eine bei dem Betriebe der in dem zu erlassenden Gesetze betriebenen Anlagen herbeigeführte Tödtung oder körperliche Verletzung in Anspruch genommen werden, in materiell rechtlicher, sowie in prozessualer Hinsicht nicht günstiger zu stellen, als diejenigen, welche auf Grund des projektirten Gesetzes aus der Schuld eines Dritten zu haften haben. Das Haftpflichtgesetz wollte insbesondere die Minimalgrenze des von dem nach landesgesetzlichen Bestimmungen in Anspruch Genommenen zu ersetzenden Schadens fixiren und bei dieser Entschädigungsfestsetzung sollte das landesgesetz blos soweit zur Anwendung kommen, als es dem Beschädigten gegen den Urheber des in schuldhafter Weise gestifteten Schadens höhere Ersatzansprüche zugesteht, als das zu erlassende Gesetz gewährt. Um nun die Ungleichheit zu vermeiden, welche sich ergeben würde, wenn man bei einem und demselben Unfall die Bestimmungen des Reichs-Haftpflichtgesetzes und jene der landesgesetzgebung gegen den Unternehmer der Anlage oder eine dritte Person in Anwendung zu bringen, wurde Absatz 2 des § 7 des Entwurfs (jetzt § 9) angefügt; jedoch ist weder aus den Motiven des Entwurfs, noch aus den Verhandlungen des Reichstages über diesen zu entnehmen, dass es beabsichtigt gewesen sei, in die Landesgesetzgebung zu tief einzugreifen und insbesondere Fälle hineinzuziehen, welche ausserhalb des Rahmens der §§ 1 und 2 des Haftpflichtgesetzes liegen, im Gegentheil, die landesgesetzlichen Vorschriften sollten möglichst aufrecht erhalten bleiben und blos insoweit, und zwar zu Gunsten des Beschädigten, eine Modifikation erfahren, als Unfälle bei dem Betriebe der in den §§ 1 und 2 bezeichneten Anlagen eingetreten sind. Das angefochtene Urtheil legt zur Unterstützung seiner gegentheiligen Ansicht ein entscheidendes Gewicht darauf, dass im Absatz 1 des § 9 sich der Passus findet: „ausser den in diesem Gesetze vorgesehenen Fällen“ und zieht hieraus für die Anwendbarkeit des Absatz 2 auf den vorliegenden Fall die Schlussfolgerung, dass der die Verjährungsfrage für Entschädigungsansprüche aus Haftpflichtfällen regelnde § 8 auch auf die ausserhalb des Haftpflichtgesetzes fallenden Unfälle, falls dieselben nur durch ein Verschulden, und zwar im Zusammenhange mit dem Betriebe der Anlage hervorgerufen worden seien, in Anwendung zu kommen habe. Diese Ansicht ist rechtsirrthümlich. Das Wort „ausser“ wird nämlich häufig in der Bedeutung von „abgesehen von“ gebraucht, so dass namentlich Absatz 2 des § 9 nur dann Anwendung findet, wenn der die Haftbarkeit eines Unternehmers nach den §§ 1 oder 2 des Gesetzes begründende thatsächliche Vorgang zugleich eine Ersatzklage gegen den Unternehmer oder eine dritte Person nach Landesrecht, insbesondere wegen Verschuldens, rechtfertigt.“ (Erk. des Ober-Landesgerichts zu München vom 30. Januar 1891; Seuffert, Archiv, N. F. Bd. XVI, S. 413 ff.)

Bücherschau.

Eisenbahn-Kalender für Oesterreich-Ungarn 1892. Dieser im XV. Jahrgang erschienene Kalender gibt wieder von der grossen Sorgfalt und Mühewaltung Zeugniss, welche die Herausgeber (sämmtlich Oberbeamte verschiedener Oesterreichischer Verkehrsanstalten) bei dessen Zusammenstellung an den Tag gelegt haben. Es ist anerkennenswerth, welche Fülle von Angaben, Mittheilungen, Uebersichten usw. in dem kleinen Büchlein enthalten sind; es fehlt da nichts, was nur irgendwie

den Fachmann interessiren könnte: die einzelnen Aufsichtsbehörden, Eisen- und Lokalbahnen Oesterreich-Ungarns mit den wichtigsten Personal- und sachlichen Daten, die im Vorjahre erlassenen Gesetze und Verordnungen usw. Ausser den die Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, insbesondere der Oesterreichischen Monarchie allgemein betreffenden Einrichtungen und Wohlthätigkeitsanstalten sind auch die in den gewöhnlichen Kalendern aufgenommenen Mittheilungen über die Vorschriften der Post, Telegraphen und Fernsprecher in übersichtlicher Weise dargestellt. Mit einer berechtigten Befriedigung berufen sich die Herausgeber im Vorworte des Kalenders darauf, dass derselbe dazu beigetragen habe, die Invaliditätsversorgung einer grossen Anzahl nicht pensionsfähiger Eisenbahnbediensteten und deren Wittwen zu ermöglichen. Möge dieser humane Zweck zur Verbreitung dieses Kalenders, welcher schliesslich neben einer eleganten, handlichen Ausstattung auch Notizraum für jeden Tag des Jahres usw. enthält, beitragen.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Dem Regierungsrath Schmidt, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Bromberg, ist der Charakter als Geheimer Regierungsrath, den Regierungs- und Bauräthen Garcke, Direktor des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts in Görlitz, Stock, Direktor des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts (Direktionsbezirk Frankfurt a/M.) in Berlin, Blumberg, Direktor des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts in Bromberg, Schulenburg, Direktor des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts in Dortmund, und Naumann, Direktor des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts (Berlin-Magdeburg) in Berlin, sowie dem Eisenbahndirektor Büte, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Magdeburg, ist der Charakter als Geheimer Baurath verliehen worden.

Der Regierungs-Baumeister Rothschuh in Dirschau ist der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin zur weiteren Beschäftigung überwiesen und dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Stadt- und Ringbahn) in Berlin zugetheilt worden.

Reichs-Eisenbahnen in Elsass Lothringen.

Den Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Rhode in Colmar und Bossert in Saargemünd, sowie den Eisenbahn-Maschineninspektoren Klaehr in Strassburg, Reh in Sablon und Plass in Mülhausen bei der Verwaltung der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen ist der Charakter als Baurath verliehen worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Januar 1892 wird der Haltepunkt Erzwäsche-Gusterath, zwischen Sommerau und Pluwig an der Strecke Trier-Hermeskeil gelegen, für den Personenverkehr — ohne Gepäckabfertigung — eröffnet; an demselben halten folgende Züge an:

Abfahrt von Erzwäsche-Gusterath in der Richtung nach Trier
6.20 Vorm., 12.55, 4.04 und 8.02 Nm.
Abfahrt von Erzwäsche-Gusterath in der Richtung nach Hermeskeil
8.30, 11.46 Vorm., 2.59 und 6.40 Nm.

Die Personenzüge Nr. 542 und 544 (5.02 und 11.34 Vorm. ab Hermeskeil nach Trier) fahren von den Stationen Hermeskeil bis Pluwig je 2 Min. früher ab.

Die Fahrpreise können auf den Stationen eingesehen werden.

Köln, den 16. Dezember 1891. (2585)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

2. Güterverkehr.

Lokal- und Verbandsverkehre der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen. Am 1. Januar wird die Verkehrsstelle Gera-Pforten, welche bis jetzt nur dem Güterverkehr in Wagenladungen diente, auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet.

Die der Frachtberechnung im Lokalverkehre zu Grunde zu legenden Entfernungen sind in dem Kilometerzeiger vom 1. April 1888 nebst Nachträgen bereits vorgesehen.

In den Verbandsverkehren mit Gera-Pforten werden Eil- und Stückgüter bis auf weiteres nur insoweit direkt abgefertigt, als die Frachtberechnung gemäss der Tarife auf Grund der „Kilometer-Tariftabellen“ erfolgen kann.

Dresden, am 15. Dezember 1891. (2586)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Vom 1. Januar 1892 an gelangt für die Beförderung von Abraummassen (Braun- und Steinkohlenasche, Kehricht, Bauschutt etc.) von Rositz nach Rehmsdorf bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief ein ermässigter Frachtsatz von 0,075 ℳ für 100 kg zur Anwendung.

Dresden, am 14. Dezember 1891. (2587)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Staatsbahn-Güterverkehr Frankfurt am Main-Bromberg. Für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt am Main, der Hohenebra-Ebeleber und der Cronberger Eisenbahn einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, der Ostpreussischen Südbahn und der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn andererseits kommt mit dem 1. Januar 1892 ein neuer Gütertarif zur Einführung, durch welchen der bisher gültige Gütertarif vom 1. März 1889 nebst den dazu erschienenen Nachträgen ausser Kraft gesetzt wird.

In den neuen Gütertarif sind Ausnahmefrachtsätze für die Artikel Oelsamen nicht wieder eingestellt worden; hierdurch wird jedoch eine Frachterhöhung nicht herbeigeführt.

Im übrigen enthält der Tarif infolge Wegeabkürzungen fast durchgehends Frachtermässigungen. (2588)

Nähere Auskunft geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen, woselbst der Tarif auch käuflich zu haben ist.

Frankfurt a.M., den 16. Dezember 1891.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Güterverkehr Köln (linksrheinisch)-Altona. Mit Geltung vom 17. Dezember d. J. ab tritt für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II zur überseeischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern von Neunkirchen bis Saarbrücken nach Altona ein Ausnahmefrachtsatz von 1,32 ℳ für 100 kg in Kraft. Näheres ist bei dem Tarifbüreau der unterzeichneten Direktion zu erfahren.

Altona, den 17. Dezember 1891. (2589)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 20. Dezember 1891 treten im Südostpreussischen Verbande für den Verkehr zwischen Königsberg O. S. B., Pillau und Pr. Eylau einer- und den Stationen der Strecke Tilsit-Memel andererseits ermässigte Frachtsätze in Kraft, welche bei vorgenannten Stationen zu erfahren sind.

Bromberg, den 15. Dezember 1891. (2590)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Breslau-Erfurt. Am 1. Januar n. J. erscheint Nachtrag VI zum Anhange des Gütertarifs, enthaltend neue Ausnahmetarifsätze für Oberschlesische Steinkohlen, Kokes und Brikets für verschiedene Stationen der Königlichen Militär-Eisenbahn und des Bezirks Breslau, sowie einige Berichtigungen.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen; daselbst sind auch Nachträge käuflich.

Erfurt, den 16. Dezember 1891. (2591)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Die neu eröffneten Stationen Unseburg und Wolmirsleben des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg werden hierdurch in den Gütertarif für den Staatsbahn-Verkehr Köln (linksrheinisch)-Magdeburg vom 1. April 1889 einbezogen.

Ueber die in Anwendung kommenden Frachtsätze geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Köln, den 23. Dezember 1891. (2592)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische),
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer Steinkohlen-Verkehr nach dem Direktionsbezirk Berlin. Mit dem 1. Januar 1892 tritt für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Koks von den diesseitigen Stationen des Oberschlesischen Grubenbezirks nach den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin ein neuer Ausnahmetarif (Anhang zum Staatsbahn-Gütertarif Berlin-Breslau) in Kraft. Derselbe enthält im allgemeinen die Sätze der bisherigen Tarife; nur in einzelnen Fällen treten geringfügige Ermässigungen und Erhöhungen ein. Soweit der neue Tarif erhöhte Sätze enthält, bleiben die bezüglichen Sätze des alten Tarifes noch bis 15. Februar 1892 in Gültigkeit.

Zur Aufhebung gelangen hierdurch a) der Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. Transporte von Stationen des Direktionsbezirks Breslau nach Stationen des Direktionsbezirks Berlin und der Militär-Eisenbahn vom 15. November 1884 und

b) der Ausnahmetarif für Oberschlesische Steinkohlen etc. von Stationen der vormaligen Oberschlesischen Eisenbahn nach Stettin und Swinemünde trans. seewärts vom 15. Juli 1883 nebst den zu diesen beiden Tarifen erschienenen Nachträgen. Die Stationen der Königlichen Militär-Eisenbahn sind in den neuen Tarif nicht wieder aufgenommen. Die Frachtsätze für diese Stationen befinden sich vom 1. Januar 1892 ab in dem mit diesem Tage in Geltung tretenden Nachtrag VI zum Anhang des Staatsbahn-Gütertarifes Breslau-Erfurt.

Druckabzüge des neuen Tarifes können von den betheiligten Dienststellen zum Preise von je 0,90 ℳ. bezogen werden.

Breslau, den 21. Dezember 1891. (2593)
Königliche Eisenbahndirektion.

Transittarif für Mais Ungarischen Ursprungs Mit dem 1. Januar 1892 gelangt mit Gültigkeit bis 31. März 1892 für die Beförderung von Mais Ungarischen Ursprungs in Ladungen von mindestens 10000 kg von sämmtlichen Schlesisch-Oesterreichischen Grenzübergangsstationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau und Berlin nach sämmtlichen für den Güterverkehr eröffneten Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau, Berlin und Bromberg, den Stationen Grajewo, Lyck und Prostken der Ostpreussischen Südbahn und der Station Berlin Anhalt-Dresdner Bahnhof ein besonders ermässigter Ausnahmetarif zur Einführung, durch welchen gegenüber den bisherigen normalen Sätzen des Spezialtarifs I (bei Entfernungen unter 200 km) und den Sätzen des am 1. September d. J. in Geltung getretenen Getreidestaffeltarifs wesentliche Ermässigungen herbeigeführt werden. Die Frachtberechnung erfolgt auf Grund der in den Binnengütertarifen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau und Berlin und in den Staatsbahngütertarifen Berlin-Breslau, Bromberg-Breslau, Berlin-Erfurt, Breslau-Erfurt und Bromberg-Berlin enthaltenen Entfernungen und Bestimmungen und auf Grundlage einer in Kürze bei den betheiligten Dienststellen und den Verkehrsbüreaus der Königlichen Eisenbahndirektionen Breslau, Berlin, Bromberg und Erfurt zu beziehenden Kilometertarif-Tabelle.

Nähere Auskunft über die Sätze gibt bis zum Druck der Tariftabelle das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Eisenbahndirektion.

Breslau, den 19. Dezember 1891. (2594)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oberschlesisch - Mährisch - Oesterreichich - Schlesischer Kohlenverkehr. Mit dem 1. Januar 1892 tritt für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Koks von den diesseitigen Stationen des Oberschlesischen Kohlenbezirks nach Stationen: a) der Oesterreichischen Staatsbahnlinien: Erbersdorf-Würbenthal, Kriegsdorf-Römerstadt, Sternberg-Wichstadtl-Lichtenau, Hohenstadt-Zöptau, Prossnitz-Triebitz, Hannsdorf-Ziegenhals und Olmütz-Czellechowitz; b) der Mährisch-Schlesischen Centralbahn; c) der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (Strecken Adamsthal-Skalic-Boskowitz, Stefanau-Landskron, Silurka-Znaim, Strelitz-Trebitsch, Brünn-Bisenz-Hradisch-Vlarapass, Schwarzbach-Littau und Brünn-Tischnowitz) ein neuer Ausnahmetarif mit theilweise ermässigten Frachtsätzen in Kraft. Neu in diesen Verkehr aufgenommen sind die Stationen der Lokalbahn Olmütz-Czellechowitz. Die bisherigen bezüglichen Ausnahmetarife und hierzu erschienenen Nachträge und zwar: a) nach Stationen der vom Oesterreich. Staate betriebenen Privatbahnlinien Sternberg-Wichstadtl-Lichtenau usw. vom 1. Januar 1890, b) nach Stationen der Mährisch-Schlesischen Centralbahn usw. vom 1. August 1884 und c) nach Stationen der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, Strecken Adamsthal-Skalitz-Boskowitz usw. treten — letzterer jedoch nur bezüglich der Stationen der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft — mit dem 1. Januar 1892 ausser Kraft.

Druckabzüge des neuen Tarifes können von den diesseitigen betheiligten Stationen zum Preise von je 0,40 ℳ. bezogen werden.

Breslau, den 19. Dezember 1891. (2595)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Oesterreich. Mit dem 1. Januar 1892 tritt zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Koks von Stationen des Oberschlesischen Grubenbezirks nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ein Nachtrag XI in Kraft. Derselbe enthält neue Frachtsätze für die Stationen der Lokalbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Zauchtel-Bautsch, Zauchtel-Fulnek, Stauding-Wogstadt und Golleschau-Ustron, sowie theilweise ermässigte Frachtsätze für die Stationen Kalwarya-Zebrzydowka, Klecza-Gorna und Wadowice der Lokalbahn Bielitz-Kalwarya. — Druckabzüge dieses Nachtrages können von den betheiligten Stationen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 18. Dezember 1891. (2596)
Königliche Eisenbahndirektion.

Magdeburg - Bayerischer Eisenbahnverband. Für die Beförderung von Schleifholz in Wagenladungen von mindestens 10000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für den Wagen kommen vom 1. Januar 1892 ab folgende Ausnahmefrachtsätze zur Einführung:

zwischen Grafing und Halle a/S.
1,18 ℳ. für 100 kg,
zwischen Zorneding und Halle a/S.
1,16 ℳ. für 100 kg.

Magdeburg, den 18. Dezbr. 1891. (2597)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1892 wird eine neue Auflage des Ausnahmetarifs für den Verkehr zwischen Rheinisch-Westfälischen Stationen und den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen ausgegeben. In die neue Tarifausgabe ist die Station Altona aufgenommen und sie enthält Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung gewöhnlicher Seife zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern (Klasse 14). In die Klasse 6a für Eisen des Spezialtarifs II sind die Artikel „eiserne Nägel, Ketten und Kochheerdplatten zur Ausfuhr“ aufgenommen und die Klasse 6b (früher 13) ist ferner für Eisen des Spezialtarifs II usw. zur Ausfuhr über See nach aussereuropäischen Ländern durch Aufnahme des Artikels „eiserne Wagenachsen des Spezialtarifs I“ und die Klasse 4 für Reis usw. durch Aufnahme von „Reisgries“ erweitert worden. In der Klasse 2 sind die Artikel Palmöl, Palmkernöl (Palmnusskernöl) und Kokosnussöl fortgefallen. Soweit ein Bedürfniss zur Beibehaltung der Frachtsätze für die genannten Artikel vorhanden ist, werden solche Frachtsätze in die in Frage kommenden Gütertarife eingestellt werden. Hierbei werden die Frachtsätze für mehrere linksrheinische Stationen Erhöhungen erfahren, worüber die Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische) zu Köln nähere Auskunft ertheilt. Die Frachtsätze für Cuxhaven und Harburg Unterelbe, sowie die Frachtsätze für Eisen im Verkehr mit Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover und der Warstein-Lippstadter Eisenbahn sind grösstentheils ermässigt. Infolge von Berichtigungen treten in den Frachtsätzen der Klassen 2 bis 6a und 7a im Verkehr zwischen Cuxhaven und Stationen des Direktionsbezirks Köln (linksrh.) Erhöhungen von 0,20 bis 0,30 ℳ. und in den Frachtsätzen für Eisen des Spezialtarifs II (Klasse 6a) im Verkehr mit den Emshäfen in wenigen Fällen Erhöhungen von 0,01 ℳ. für 100 kg ein.

Durch den neuen Tarif werden aufgehoben:

1. Der Ausnahmetarif für den Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen vom 1. März 1889 nebst Nachträgen; soweit der neue Tarif Erhöhungen enthält, bleiben indess bis zum 29. Februar k. J. die billigeren Frachtsätze des seitherigen Tarifs in Geltung;
2. die im Staatsbahn-Gütertarif Elberfeld-Altona vom 15. August 1891 für die Station Altona enthaltenen Frachtsätze der Ausnahmetarife 7, 9, 10 und 14;
3. die im Staatsbahn-Gütertarif Köln (rechtsrh.)-Altona vom 1. Juni 1891 für die Station Altona enthaltenen Frachtsätze der Ausnahmetarife 7, 9, 10 und 14;
4. die im Staatsbahn-Gütertarif Köln (linksrh.)-Altona vom 1. Januar 1889 für die Station Altona enthaltenen Frachtsätze der Ausnahmetarife 3, 4, 5 und 6;
5. die im Staatsbahn-Gütertarif Hannover-Altona vom 1. Juli 1891 für die Station Altona enthaltenen Frachtsätze der Ausnahmetarife 8 und 26.

Der Tarif ist durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zum Preise von 2 ℳ. zu beziehen.

Am 1. Januar k. J. werden ferner für die Beförderung roher Baumwolle von den Eingangs bezeichneten Hafenstationen nach den Stationen Bentheim und Schüttorf der Niederländischen Staatsbahn Ausnahmefrachtsätze eingeführt, deren Höhe bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren ist. (2598)

Elberfeld, den 18. Dezember 1891.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Ungarn. (Einführung eines neuen Getreide- etc. Tarifs — Heft 3 —.) Am 1. Januar k. J. tritt in oben bezeichnetem Verbande ein neues Tarifheft 3 in Kraft, welches anderweite, gegen früher zum grössten Theil ermässigte, in einzelnen Fällen aber auch um ein Geringes erhöhte Aus-

nahmefrachtsätze für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten und Mühlenfabrikaten aus Getreide und Hülsenfrüchten, ferner von Oelsaaten und Malz, Kleie, Reisabfällen, Oelkuchen und Oelkuchenmehl, sowie von gebrauchten, leer zurück oder zur Füllung gehenden Säcken zwischen Ungarischen und Deutschen Stationen enthält. Durch diesen Tarif wird das bisherige Tarifheft 3 vom 1. April 1888 nebst Nachträgen vollständig und das bisherige Tarifheft 6 vom 1. Oktober 1886 nebst Nachträgen insoweit aufgehoben, als sich dasselbe auf die in dem neuen Tarif enthaltenen Ausnahmetarife bezieht.

Da in dem neuen Tarif für verschiedene in den betreffenden alten Tarifen enthaltenen Stationen keine anderweiten Frachtsätze für fragliche Artikel vorgesehen sind, so treten mit Einführung desselben theilweis auch Aufhebungen bezw. Einschränkungen der direkten Expedition ein.

Soweit letzteres der Fall ist, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. Februar 1892 in Gültigkeit. Bis zu demselben Tage kommen auch die in den alten Tarifen nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für diejenigen Verkehrsbeziehungen, für welche der neue Tarif höhere Frachtsätze enthält, als bisher bestanden haben, noch in Anwendung.

Der neue Tarif ist bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und Verbandsverwaltungen käuflich zu erhalten.

Magdeburg, den 18. Dezbr. 1891. (2599)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbe-Umschlagsverkehr. (Einführung des Nachtrages II zum Theile I.) Mit 1. Januar 1892 tritt der Nachtrag II zum Theile I „Güterklassifikation für die Elbe-Umschlagsverkehre“ in Kraft.

Exemplare desselben sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen zum Preise von 25 ₰ = 12 kr. zu erhalten.

Wien, am 10. Dezember 1891. (2600)

Oesterreichische Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde bezw. Liebau, Görlitz-Seidenberg, Görlitz-Nikrisch-Zittau und Mittelsteine. (Einführung eines neuen Tarifes.) Mit 1. Januar 1892 tritt für den Oberschlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr über Mittelwalde bezw. Liebau, Görlitz-Seidenberg, Görlitz-Nikrisch-Zittau und Mittelsteine ein neuer Ausnahmetarif in Wirksamkeit.

Derselbe enthält direkte Frachtsätze für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Breslau nach Stationen der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn, K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (nördl. Linie), Oesterreichische Lokaleisenbahn-Gesellschaft, K. K. priv. Böhm. Kommerzialbahnen und der Lokalbahn Reichenberg-Gablonz.

Durch diesen Tarif werden aufgehoben die Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Breslau nach:

1. Stationen der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn etc. vom 1/10. 1887,
2. Stationen der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (nördl. Linie) vom 15/10. 1887

sammt allen zu diesen beiden Tarifen erschienenen Nachträgen.

Abdrücke des neuen Tarifes können von den betheiligten Eisenbahnverwaltungen zum Preise von 0,20 ℳ = 0,10 fl. Oe. W. per Stück bezogen werden.

Wien, am 10. Dezember 1891. (2601)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. (Einführung des Nachtrages XIV zum Lokal-Gütertarif.) Mit 1. Januar 1892 gelangt der Nachtrag XIV zum Lokal-Gütertarif der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. August 1883 zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Ein Verzeichniss jener Artikel, für welche besondere Ausnahmetarife bezw. ermässigte Kartirungssätze bestehen;
2. Ergänzung von einzelnen Ausnahmetarifen zur Einbeziehung eines neuen Ausnahmetarifes für die Beförderung von Panorama- und Cirkuswagen etc. als Frachtgut;
3. Spezialbestimmungen, betr. Ueberführungsgebühren in Tetschen;
4. Berichtigungen und Aenderung von Stationsnamen, sowie Aenderung der Frachtzuschlags-Tabelle zu den Gebühren der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn;
5. Anhang, enthaltend ermässigte Kartirungssätze für diverse Artikel und Klassen.

Exemplare des Nachtrages XIV werden in den gesellschaftlichen Stationen, sowie bei der unterzeichneten Direktion rechtzeitig zur Einsicht aufliegen und von letzterer zum Preise von 20 kr. zu beziehen sein.

Wien, am 14. Dezember 1891. (2602)

Königl. Ung. Staatseisenbahnen. (Neue ergänzte Ausgabe des Lokal-Gütertarifes und Kilometerzeigers der Kgl. Ung. Staatseisenbahnen.) Am 1. Februar 1892 tritt auf sämmtlichen Linien der Königl. Ung. Staatseisenbahnen (die sämmtlichen Linien des verstaatlichten Ungarischen Netzes der priv. Oesterr.-Ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft inbegriffen) und auf der in den Staatsbetrieb übernommenen Arad-Temesvárer Eisenbahn ein neuer, ergänzter Lokal-Gütertarif (Theil II) und Kilometerzeiger in Kraft.

An dem obigen Tage werden unter Einem die nachstehenden Kilometerzeiger und Tarife mit ihren sämmtlichen Nachträgen ausser Kraft gesetzt u. zw.

1. Der Kilometerzeiger, gültig auf sämmtlichen Linien der Kgl. Ung. Staatseisenbahnen vom 1. Januar 1891, sammt Nachträgen I, II und III.
2. Der Kilometerzeiger, gültig auf den Linien des verstaatlichten Ungarischen Netzes der priv. Oesterr.-Ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. Januar 1891, sammt Nachträgen I und II.
3. Der Lokaltarif (Theil II), gültig für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf sämmtlichen Linien der Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen vom 1. Januar 1891, sammt Nachträgen I, II und III.
4. Der Lokaltarif (Theil II Heft 2), gültig für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den verstaatlichten Ungarischen Linien der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom vom 1. Januar 1891, sammt Nachträgen I, II und III. Dann dem Anhange hierzu, gültig vom 1. Januar 1891 und den zu dem letzteren, für Eisen und Stahlwaaren-Sendungen am 1. März 1891 herausgegebenen „Kartirungssätzen“.
5. „Die Ausnahmetarife“, gültig von einzelnen Stationen der priv. Oesterr.-Ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Orsova für verschiedene Waarenartikel vom 1. März 1888.
6. Der „Spezialtarif (Theil II Heft 6)“, gültig im gegenseitigen Verkehre der verstaatlichten Ungarischen Stationen der priv. Oesterr.-Ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft für Mineral-Kohlensendungen in Wagenladungen vom 20. Januar 1890.
7. Der Tarif (Theil II), gültig für den Transport von Eil- und Frachtgütern im Verkehre zwischen den Stationen der Oesterreichischen und Ungarischen Linien der priv. Oesterr.-Ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft einerseits und den Stationen der Nagy-Kikinda-Nagy-Becskereker und der Torontáler Lokaleisenbahnen andererseits vom 1. Juli 1889.

Indem der neue Lokaltarif auch auf den Verkehr der verstaatlichten Ungarischen Linien der priv. Oesterr.-Ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft untereinander und mit sämmtlichen übrigen Stationen der K. Ung. Staatseisenbahnen auf Grund der auf den Linien der K. Ung. Staatsbahnen bisher gültigen Einheitssätzen ausgedehnt wurde, so werden in diesen Relationen den bisherigen Frachtsätzen gegenüber vorwiegend, insbesonders bei den Wagenladungsklassen, billigere, zum Theil aber, namentlich bei den Stückgutklassen, um etwas höhere Frachtsätze in Kraft treten.

Exemplare des neuen Lokal-Gütertarifes und Kilometerzeigers werden in der Tarifabtheilung der Direktion, sowie in den grösseren Stationen der Kgl. Ung. Staatseisenbahnen und zwar des ersteren für 1 fl. 50 kr., des letzteren für 2 fl. demnächst erhältlich sein.

Budapest, am 15. Dezember 1891. (2603)

Die Direktion.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Einführung des Nachtrages III zum Lokal-Gütertarife. Zu unserem seit 1. Januar 1890 gültigen Lokal-Gütertarife tritt mit Gültigkeit vom 1. Januar 1892 der Nachtrag III mit folgendem Inhalte in Kraft.

1. Aenderungen infolge der Betriebsübernahme der Linie Csácza-Zwardon.
2. Ergänzungen und Berichtigungen.

Insofern durch diesen Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Februar 1892 in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages sind in der Tarifabtheilung der Direktion (Buda-

pest Mária-Valeria-utcza 11, III. Stock) erhältlich. (2604)

Budapest, am 15. Dezember 1891.

Die Direktion.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Hinausgabe des Nachtrages I zu dem Personentarife des Hauptbahnnetzes.) Mit 1. Januar 1892 tritt zu den ab 1. April 1891 gültigen Tarifen und Tarifbestimmungen für den Transport von Personen- und Reisegepäck, dann für die mit diesem Transporte im Zusammenhange stehende Beförderung von Fahrzeugen und lebenden Thieren auf dem Hauptbahnnetze der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Nachtrag I in Wirksamkeit.

Derselbe enthält eine Ergänzung der Bestimmungen für Permanenzkarten und geänderte Fahrpreise in der Strecke Friedland-Friedek-Mistek.

Wien, am 12. Dezember 1891. (2605)

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Ausgabe des Nachtrages II zu dem auf den Ungarischen Linien gültigen Lokal-Personentarife. Am 1. Januar 1892 tritt zu dem auf unseren Ungarischen Linien seit dem 1. Oktober 1890 gültigen Lokal-Personen- und Gepäcktarife der Nachtrag II mit folgendem Inhalte in Kraft:

1. Zonentabellen und Kilometerzeiger für die Stationen der von uns in Betrieb übernommenen Linie Czácza-Zwardon,
2. Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind im Wege unserer Tarifabtheilung (Budapest, Maria-Valeriagasse 11 III. Stock) zu beziehen.

Budapest, am 16. Dezember 1891. (2606)

Die Direktion.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Ausgabe des Nachtrages IX zu unserem Lokal-Personentarife. Am 1. Januar 1892 tritt zu unserem vom 20. Mai 1884 gültigen Lokal-Personen- und Gepäcktarife der Nachtrag IX mit folgendem Inhalte in Kraft:

1. Ergänzung des Tarifes mit Rücksicht auf die Betriebsübernahme der Linie Czácza-Zwardon,
2. Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind im Wege unserer Tarifabtheilung (Budapest, Mária-Valeria-utcza 11, III. Stock) zu beziehen.

Budapest, am 16. Dezember 1891. (2607)

Die Direktion.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

---

4. Lieferfristen.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Auflassung der anlässlich der Verkehrsstörung auf der Tiroler Strecke publizirten Lieferzeitzuschläge. Die mit den Kundmachungen Nr. 14221 C II vom 23. September und Nr. 14661/C II vom 3. Oktober l. J. verlautbarten Zuschlagfristen zu den bestehenden reglementarischen respektive tarifarischen Lieferzeiten treten ab 1. Januar 1892 ausser Kraft.

Wien, am 15. Dezember 1891. (2608)

Die Generaldirektion.

---

5. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Werra-Eisenbahn. Die Einlösung der am 31. Dezember d. J. fälligen Zinsabschnitte unserer 4% igenen Prioritätsanleihe I. Emission (Kupon 16), unserer 4% igen Prioritätsanleihe II. Emission (Kupon 12), unserer 3½% igen Prioritätsanleihe III. Emission (Kupon 7) und unserer 3½% igen Prioritätsanleihe IV. Emission (Kupon 3) erfolgt ausser durch unsere Hauptkasse hier, durch unsere sämmtlichen Billetexpeditionen, durch unsere Güterexpedition zu Eisenach, durch die Filiale der Mitteldeutschen Kreditbank hier, die Herren Mendelssohn & Comp. in Berlin, die Mitteldeutsche Kreditbank in Berlin und Frankfurt a. M., Herrn B. M. Strupp in Meiningen und Gotha, durch die Coburg-Gothaische Kreditgesellschaft zu Coburg, die Herren Becker & Co. in Leipzig und durch die Filiale der Bank für Handel und Industrie zu Frankfurt am Main.

Gleichzeitig bemerken wir, dass

a) von unserer 4½% igen Prioritätsanleihe, zurückzahlbar und ziellos seit 7. April 1885
   zwei Stück Abth. C à 300 ℳ — Nr. 5160 und 8076,
b) von unserer 4% igen Prioritätsanleihe I. Emission, rückzahlbar und ziellos seit 1. Januar d. J.
   drei Stück Abth. B. à 600 ℳ — Nr. 1922, 3240, 3242 und
   fünf Stück Abth. C à 300 ℳ — Nr. 1512, 6825, 6990, 7284, 8494

zur Einlösung noch nicht eingereicht sind.

Meiningen, den 10. Dezember 1891.

Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.
Graeger. (2609)

---

6. Verdingungen.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung einer Wagen-Drehscheibe für die Station Alsfeld ist zu vergeben.

Die Bedingungen können gegen frankirte Einsendung von 25 ₰ pro Exemplar durch unser Sekretariat bezogen werden.

Angebote sind bis zum 28. Dezember d. J. dahier einzureichen.

Giessen, den 14. Dezember 1891. (2610)

Gr. Direktion.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Die Lieferung unseres Bedarfs an Beleuchtungs- und Schmiermaterialien für das Jahr 1892, umfassend etwa 5000 kg Petroleum, 900 kg Brennöl, 1500 kg Schmieröl, 600 kg Wagenöl und 600 kg Kerntalg beabsichtigen wir öffentlich zu vergeben. Verschlossene mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind bis zum 23. Dezember d. J. an uns einzureichen, woselbst auch die Bedingungen gegen Einsendung von 70 ₰ zu beziehen sind.

Oels, den 19. Dezember 1891. (2611)

Direktion.

Verding von Leder-, Gewebe-, Polster-, Seiler- und Posamentier-Waaren etc. Die im Rechnungsjahre 1892/93 erforderlichen:

1 600 kg	Maschinenriemenleder	Gruppe IV
100 „	Sohlleder	
1 000 „	Zaumleder	
400 „	Rind-Verdeck- und Vachetteleder	
750 „	Blankleder	
650 „	alaungares Fettleder	
140 Stück	Kalbleder	
230 m	Côteline	Gruppe V
550 „	woll. Gardinenstoff	
700 „	Drell zu Gardinen	
1 800 „	Wachstuch	
900 „	Hanfschläuche	
1 300 „	Verdeckleinen	
1 300 „	Planleinen, rohes	
3 600 „	Façonleinen	
1 500 „	Nessel	
650 kg	Pferdehaare	
600 „	Waldwolle	
8 000 m	Polstergurte	
1 200 kg	Flachsliderung und Hanf	
1 600 m	Bremsleinen Heberlein	
1 500 qm	Filz	
600 kg	Wollgarn zu Oelsaugern	
8 600 m	Oelsaugerdochte	
700 m	Borde	
28 000 Stück	seid. Knöpfe	
200 „	Bordüren	
1 400 „	Quasten	
67 000 „	Schmierpolsterkissen	

sollen in öffentlicher Ausschreibung — nach verschiedenen Loosen getrennt — verdungen werden.

Bedingungen und die zum Angebot zu benutzenden Formulare liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, zur Einsicht aus, können auch von demselben unter Angabe der Gruppen Nr. IV oder V gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von je 30 ₰ bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote findet im vorbezeichneten Materialienbüreau
für Gruppe IV am 23. Januar 1892, Vormittags 10 Uhr,
„ „ V am 23. Januar 1892. Vormittags 11 Uhr,
statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 20. Februar 1892 einschl.

Magdeburg, den 17. Dezember 1891. (2612)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verding von Betriebsmaterialien. Die im Rechnungsjahre 1892/93 erforderlichen:

170 000 kg	Baumwollenabfall,
80 000 „	Putzjute,
2 360 Stück	Putzleder,
550 kg	Putzpulver,
3 600 Stück	Putztücher,
40 000 „	Reiserbesen,
4 800 m	Scheuerleinen,
11 250 Stück	Piacababesen,
32 000 kg	Plomben,
3 800 „	Plombirschnur;
200 „	Uhrleinen,
3 850 „	Bindfaden,
800 Stück	Haarbesen.

3 000 Stück Handfeger,
600 „ Kohlenkörbe,
1 900 kg Sackband,
430 Stück Scheuerbürsten,
360 „ Schrubber,
19 000 m Band-, Hohl- und Cordeldochte,
300 kg Küchendochte,
102 000 Stück Tafeldochte,
110 000 „ Glascylinder,
1 100 kg Kienöl,
14 600 „ Dextrin,
9 000 „ Graphit,
450 „ Gummi arabic.,
2 300 „ Tafel- oder Stangenkreide,
250 „ Stearinlichter,

sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1 zur Einsicht aus und können auch vom demselben gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote findet im vorbezeichneten Büreau am 11. Januar 1892, Vormittags 11 Uhr statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 30. Januar 1892. (2613)

Magdeburg, den 15. Dezember 1891.

Königliche Eisenbahndirektion.

7. Offene Stellen.

Maschinenmeister gesucht. Für die Werkstätte und für den maschinentechnischen Betrieb unserer Bahn (116 km) wird ein im gesetzten Alter befindlicher, in den genannten Dienstzweigen und im Verwaltungswesen erfahrener Maschinenmeister gesucht.

Geeignete Bewerber wollen sich unter Beifügung von Lebenslauf, Zeugnissabschriften und Angabe der Gehalts- und sonstigen Ansprüche schriftlich oder persönlich wenden an die Betriebsverwaltung in Soldin N/M.

Cüstrin II, im Dezember 1891. (2614)

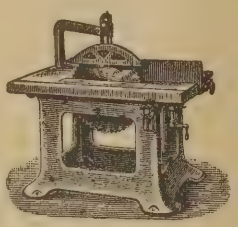
Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

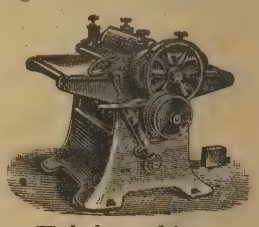
Taschen-Plombirzangen von Gussstahl für Bremsenverschlüsse,
das Beste, was für diesen Zweck existirt, empfiehlt die
Gandenberger'sche Maschinenfabrik Georg Goebel in Darmstadt.
Specialität: Fahrkartenmaschinen und Apparate.

Kalender für Eisenbahn-Beamte
19. Jahrgang 1892, bearbeitet von Gehrcke. Geb. M. 2.—. Das langjährige Erscheinen spricht genügend für die Brauchbarkeit dieses beliebten, reichhaltigen Taschenbuches. Gegen vorherige Einsendung des Betrages, auch in Briefmarken, direkt zu beziehen von der Verlagsbuchhandlung **Gerhard Kühtmann, Dresden.**

1. Preis Weltausstellung Wien. 1. Preis Braunschweig 1877 und 1881.


Kreissäge.

Heckner & Co.
Braunschweig.
Specialfabrik für
Säge- u. Holzbearbeitungs-Maschinen
neuester, bestbewährter Construction.
Compl. Fabrikanlagen mit Transmission nach langjähriger Erfahrung.


Hobelmaschine.

Felten & Guilleaume, Carlswerk, Mülheim Rh.

Eingetragene Fabrik-Marke Neptun Schutzmarke

Das Carlswerk
fabrizirt für Eisenbahnbedarf
Eisen-, Stahl- u. Kupferdraht
und Drahtlitzen
für Telegraphen- u. Signalleitungen
Zugbarrièren, Einfriedigungen,
Bindezwecke etc.
Drahtkordeln für Läutewerke.
Verzkt. Stahl-Stacheldraht
nebst allem Zubehör.
Drahtseile aller Art
für Aufzüge, Winden, Krahnen,
Zugseile für schiefe Ebenen,
Drahtseile für Seilbahnen,
Schiebebühnenseile, Trajectseile.
Telegraphen-, Telephon- und Elektrisch-Licht-Kabel.
Felten & Guilleaume
Rosenthal, Cöln a/Rhein
Mechan. Bindfadenfabrik und Hanfseilerei.

GRUSONWERK
Magdeburg-Buckau
empfiehlt von seinen Fabrikations-Specialitäten für **Haupt- und Neben-Eisenbahnen, Strassenbahnen, Gruben-** und **Fabrikbahnen:**
Hartguss-Herz- u. Kreuzungsstücke. Hartguss-Herzstücke mit ununterbrochener Schiene des Hauptgeleises (patentirt).
Hartgussweichen und Weichen mit Stahlzungen in jeglicher Construction für die verschiedensten und neuesten **Strassenbahn-Schienensysteme** nach verschiedenen zahlreichen Modellen. — **Hartgussräder** nach fast 700 Modellen, **fertige Achsen** mit Rädern u. Lagern. — **Hartguss-Bremsklötze, Signalglocken, Perronglocken** usw.
Ferner: **Krahne jeder Art** mit Hand-, Dampf- und hydraul. Betrieb, **vollständige hydraulische Krahnanlagen. hydraulische Spills, selbstthätige Kipp-Vorrichtungen** (System Rohde & Schmitz) usw.
Ausführliche Kataloge unentgeltlich und postfrei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 101.

Zeitung des Vereins

1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche öffizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 30. Dezember 1891.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 19. Dezember 1891.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Dieser Nummer liegt Nr. 24 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ und ausserdem das Inhaltsverzeichniss des Jahrgangs 1891 bei.

Inhalt:

Von Altona nach San Francisco. (Schluss.)
Vereins-Mittheilungen:
Neue Vereinsbahnstrecken.
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Die neuen Handelsverträge und die Eisenbahnen.
Die Schwierigkeiten der Verstaatlichung und die Nordwestbahn.
Bosnisch-Dalmatinische Bahn.
Börsenbericht.
Aus Frankreich:
Die Nebengebühren und der Ausnahmetarif.
Das internationale Frachtrecht-Uebereinkommen.
Fahrpreisermässigung für Mitglieder geistlicher Orden.
Beförderung von Zündschnüren.
Berichterstattung über versuchte Verbrechen.
Betriebseröffnungen.
Neubauten.
Theilbetriebsrechnung der Südbahn.
Einverleibung des Eurenetzes in die Westbahn.
Ausschuss zur Prüfung von Baumaterialien.
Verhalten der Fahrbetriebsmittel mit starken Krümmungen.
Todtenschau.
Urtheile des Reichsgerichts:
Erkenntniss vom 21/5. 1891.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Berichtigungen.
2. Eröffnung von Strecken.
3. Fahrplanbekanntmachungen.
4. Güterverkehr.
5. Personen- und Gepäckverkehr.
6. Lieferfristen.
7. Verdingungen.
8. Verkauf von Altmaterialien.
9. Offene Stellen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen

Von Altona nach San Francisco.

(Schluss aus Nr. 99.)

8. Rückblick auf die Ueberlandsreise. Heimfahrt mit der „Augusta Victoria“.

Nach kurzer Fahrt, die ich dies Mal, praktischer als bei der ersten Ankunft in Newyork, mit der Pferdebahn für fünf Cents oder zwanzig Pfennige zurücklege, halte ich vor dem schon damals mir so lieb gewordenen Hôtel Brunswick, das ich mit seinem Personal wie alte Freunde begrüsse. Als hätte ich nicht eine kleine Weltreise gemacht, sondern eben erst oder Tags zuvor zu einem kurzen Ausfluge mich entfernt, finde ich meinen Ulster in der Garderobe hängend und meinen Staatscylinder sowie das übrige Gepäck daneben stehend, Alles noch an derselben Stelle, wo ich es am 3. Juni Abends zurückgelassen. Freudig ergreife ich von meinen Sachen Besitz, und nachdem ich auf meinem freundlichen Zimmer angelangt bin und durch ein erfrischendes Bad sowie ein kräftiges Frühstück mich neu gestärkt habe, fühle ich mich alsbald so behaglich, als wäre ich bereits zu Haus. Von Ermüdung und Abspannung spürte ich nicht viel mehr, als wenn ich im Schlafwagen von Berlin nach Frankfurt oder München gefahren wäre, und doch hatte ich eine Tour hinter mir, wie etwa von Odessa nach Lissabon und zurück.

In nicht ganz drei Wochen hatte ich nachstehende Strecken und Entfernungen zurückgelegt:

	Meilen	
Newyork-Washington	324	Pennsylvania Railroad.
Washington-St. Louis	997	
St. Louis-Kansas City	283	Missouri Pacific.
Kansas City-Denver	639	Union Pacific.
Denver-Colorado Springs	75	Denver Rio Grande R.
Colorado Spr.-Manitou und zurück	10	
Colorado Springs-Grand Junction	350	
Grand Junction-Salt Lake City	310	Rio Grande Western.
Salt Lake City-Ogden	37	Union Pacific.
Ogden-San Francisco	834	Central Pacific.
San Francisco-Ogden	834	
Ogden-Omaha-Council Bluffs	1034	Union Pacific.
Council Bluffs-Chicago	502	Chic., Burlington and Quincy.
Chicago-Niagara Falls	510	Michigan Central.
Niagara Falls-Buffalo	26	
Buffalo-Newyork	440	Newyork Central and Hudson River R.
zusammen	7205 = 11 528 km.	

Im ganzen Verlaufe dieser Reise hatte ich nur sechs Mal im Gasthause genächtigt; nicht ein Tag war vergangen, an dem ich nicht mindestens Morgens oder Abends auf der Eisenbahn gesessen hätte, und selbst an dem zweiten Tage meines Aufenthalts in San Francisco, dem einzigen, den ich in der ganzen Zeit zwischen zwei Hôtelübernachtungen an demselben Orte zugebracht, war ich soweit konsequent geblieben, dass ich wenigstens eine Fahrt mit der Schmalspurbahn gemacht hatte. Auf der ersten grösseren Etappe, die mich 2243 Meilen, von Newyork bis Denver führte und die Zeit von Dienstag Abend bis Sonntag Morgen in Anspruch nahm, war ich, ohne nur ein Mal ein eigentliches Absteigequartier genommen zu haben, je einen Tag in Washington und St. Louis und einen Vormittag in Kansas City, jedes Mal nach durchfahrener Nacht, Stunden lang zur Besichtigung von Strassen und Gebäuden umher gewandert, um Abends wieder in meine fahrende Koje zurückzukehren; der zweite längere Abschnitt, den ich von Manitou bis San Francisco, in der Woche darauf von Dienstag Vormittag bis Sonnabend Vormittag erledigte, brachte nur in Salt Lake City einen Aufenthalt, der vom Morgen bis zum Abend währte, aber als eine Ruhepause in keiner Weise gelten konnte, da ich bei dem vielen Interessanten, was gerade dort zu sehen, den ganzen Tag über auf den Beinen war. Im letzten Theile endlich war ich von Montag Abend bis Freitag Nachmittag ohne Unterbrechung auf der Achse, um alsbald nach der Ankunft in Chicago und zwei Tage später, dies Mal allerdings nur nach achtzehnstündiger Fahrt, wiederum ein Pensum zu absolviren, das ich nur als „hard work“ bezeichnen kann.

Eine derartige Reise wäre, in dem dazu verwendeten Zeitraum, in einem Europäischen Koupéwagen einfach unmöglich. Was in Amerika diesen langen Touren einen grossen Theil ihres Schreckens benimmt, ist in erster Reihe der Umstand, dass man nicht Stunden oder gar Tage lang, sei es allein, sei es mit Leidensgenossen in einem Abtheil, also in einem Raume, der auf alle Fälle zu beschränkt ist, um eine ausreichende Bewegung zu gestatten, gewissermaassen gefangen dasitzt und allmählich den Gebrauch seiner Gliedmaassen vollständig verlernt, dass man vielmehr vermöge des allgemein durchgeführten Interkommunikationssystems nicht nur im eigenen Wagen, sondern durch den ganzen Zug hindurch spazieren gehen, sich, soweit Platz vorhanden, bald hier, bald dort niederlassen und auch im Freien, auf der Plattform des Wagens, trotz des in dieser Beziehung formell bestehenden Verbots sich thatsächlich nach Belieben aufhalten kann. Im Uebrigen sind die gewöhnlichen Personenwagen für eine längere Fahrt allerdings nicht bequem genug. Zwar enthält auch jeder dieser Wagen einen bequem erreichbaren Abort, eine Waschvorrichtung und einen stets ausreichend gefüllten Behälter mit Eiswasser; die Sitze aber, zu je zweien neben einander auf jeder Seite des Mittelganges derart angebracht, dass für jede Person nur an einer Seite eine, meist ungepolsterte schmale Armlehre vorhanden ist, sind sehr eng, und die, während der Fahrt sämmtlich in einer Richtung und zwar nach der Maschine zu gestellten Rücklehnen so niedrig, dass man den Kopf nicht anlegen und überhaupt den Körper in eine, nur halbwegs zum Schlafen geeignete Lage nicht bringen kann. Für Handgepäck ist, soweit man es nicht auf dem Schoss halten oder unter den Sitz schieben kann, fast gar kein Platz; denn die an den Wänden angebrachten, immer für vier Personen berechneten Konsole sind so klein und zierlich, dass kaum mehr als eine Handtasche nebst Schirm und Ueberzieher auf ihnen unterzubringen ist. Lassen demnach diese Wagen recht viel zu wünschen übrig, so finden sich alle hier fehlenden Annehmlichkeiten in ausgedehntestem Maasse in den sog. Luxuswagen, die von Privatunternehmern, und zwar zum überwiegenden Theile von Pullman, auf einzelnen Strecken auch von Wagner auf Grund besonderer Verträge eingestellt und nahezu mit demselben Komfort versehen sind, wie ein gut eingerichtetes Hôtel. Die, den Haupttheil dieses besonderen Fuhrparks ausmachenden Schlafwagen, sleeping cars oder sleepers, stimmen in der Bauart im Allgemeinen mit den gewöhnlichen Wagen überein, von denen sie auch in der inneren Anordnung der Plätze bei Tage sich wenig unterscheiden, während sie allerdings weit eleganter ausgestattet, mit Doppelfenstern, Jalousien und versilberten Hängelampen, mit Spiegeln und geschmackvoller Holztäfelung an den Wänden, mit vergoldeten Malereien an den Decken und mit dicken Teppichen auf dem Fussboden überreich versehen sind. Die, sehr langen Wagen ruhen auf zwei Drehgestellen von je drei Achsen und haben infolge dessen sowie vermöge eines Systems von Federn, durch welche die seitlichen und vertikalen Stösse möglichst ausgeglichen werden, einen überaus sanften Gang. An je einer Stirnseite des Wagens liegen für Herren und Damen getrennt, die mit zwei breiten Waschtischen, mit sauberen Handtüchern sowie mit Seife und Bürsten reichlich ausgestatteten Waschräume und daran stossend die Klosets, während der eigentliche Innenraum zu beiden Seiten des Mittelganges je fünf oder sechs Abtheilungen, sogenannte „sections“ enthält. Bei Tage weist jede derselben nur zwei einander gegenüber stehende, für je eine bis zwei Personen berechnete Sophas oder gepolsterte Bänke auf; Abends aber werden in jeder section zwei Schlafstätten über einander in der Weise hergestellt, dass für das untere Bett, „the lower berth“, dessen Ausstattung an Wäsche und sonstigem Zeug sich innerhalb der Sitzplätze befindet, die Bänke zusammengeschoben werden, während das obere Bett, das bei Tage, ohne dass etwas davon wahrzunehmen, mit allem erforderlichen Zubehör in die Deckenwölbung eingelassen ist, durch Herunterklappen des, den innern Theil der Decke bildenden Bodens gebildet wird, der alsdann in zwei, gleichfalls von oben sich herablassenden Ketten festliegt. Zwischen die einzelnen Abtheilungen werden Bretterwände geschoben, die senkrecht gegen die Wagenwand stehen, während nach dem Mittelgange vor die Betten, deren oberes mittelst einer kleinen Leiter erstiegen werden muss, dicke wollene Vorhänge aufgehängt werden. Das Aus- und Ankleiden muss der Hauptsache nach hinter dem Vorhang, im Bette selbst vor sich gehen und hat, besonders Anfangs und namentlich, wenn man in der oberen Etage untergebracht ist, seine Schwierigkeiten, zumal für das Unterbringen der Kleider nichts als ein kleines Netz vorhanden ist, in das man eben nur alle sieben Sachen zusammengeknüllt hineinwerfen kann, um Morgens ein Stück nach dem andern mühsam wieder herauszusuchen. Im Uebrigen sind die Betten so breit, dass sie vielfach von zwei Personen, namentlich Mann und Frau benutzt werden; die Wäsche wird jeden Abend erneuert und ist, wie überhaupt die gesammte Einrichtung des Wagens von der grössten Sauberkeit, so dass ich während meiner ganzen Reise auch nicht das kleinste Insekt verspürt habe, während ich der Erfahrungen, die ich in dieser Hinsicht auf verhältnissmässig kurzen Eisenbahnfahrten in Italien und Spanien gemacht, noch heut nur mit Schaudern gedenke.

Jeder Wagen trägt einen besonderen, an der Aussenseite inmitten reicher Vergoldung angebrachten Namen, der nach bekannten Städten oder Persönlichkeiten wie Milano, Roma, Casa Grande, Endymion, Nimrod, Pickwick, Lord Aberdeen und dergleichen lautet, und jeder hat seine eigene Bedienung in Gestalt eines Negers, der die Betten herrichtet, die Reisenden weckt, sowie Schuh und Kleider reinigt und dafür ein Trinkgeld von 25 bis 50 Cents erwartet.

Abgesehen von dem, in den meisten Wagen vorhandenen state — oder drawing room, das gegen einen besonderen Zuschlag einzelnen Personen oder Familien zur ausschliesslichen Benutzung überlassen wird, gibt es für alle Reisenden, Männer und Frauen, nur den einen gemeinschaftlichen Schlafsaal, in dem es nach Europäischen Begriffen etwas ungenirt zugeht; namentlich des Morgens bewegen sich mit grosser Unbefangenheit die Damen im leichtesten Morgenanzug, die Herren in Hemdsärmeln im Mittelgang, und wer sich darauf verlegt, kann die einzelnen Toiletten in den verschiedensten Stadien beobachten.

Wenn der Wagen voll besetzt ist, herrscht, besonders im Sommer in dem grossen Raume eine nichts weniger als angenehme Atmosphäre, ein Uebelstand, dem jedoch der einzelne Reisende für seine Person dadurch abhelfen kann, dass er das über jedem Unter- wie Oberbett befindliche Fenster öffnen und einen „screen“ oder Gazeschirm hineinschieben lässt. Legt man sich dann mit dem Kopf nach der Maschine zu, so hat man die ganze Nacht über einen ausreichenden Zufluss frischer Luft, ohne dem Zuge ausgesetzt zu sein. Ich wenigstens habe, einem von Karl Schurz mir auf die Reise mitgegebenem Rathe zufolge, meine Lagerstatt stets derart ventiliren lassen und auf diese Weise regelmässig ausgezeichnet geschlafen.

Der für die Benutzung des Schlafwagens zu zahlende Zuschlag beläuft sich durchschnittlich auf einen Dollar für den Tag und zwei Dollar für die Nacht; ein für Amerikanische Verhältnisse ausserordentlich mässiger Preis, der denn auch zur Folge hat, dass nicht nur das gesammte wohlhabendere Publikum, sondern auch ein grosser Theil derjenigen Passagiere, die bei uns in III. Klasse fahren würden, diese Wagen benutzt, und dass die grossen Durchgangszüge überwiegend aus Pullman cars bestehen.

Auf den tagelangen Ueberlandstouren, auf denen die Reisenden im Laufe der Zeit nothwendig mit einander in Verkehr treten und bekannt werden, ist das Leben und Treiben in den Pullmans höchst amüsant. Man richtet sich ein wie auf einem Schiff oder in einem grossen Hôtel, wird, wo Speisewagen mitlaufen, wie dort zu den einzelnen Mahlzeiten gerufen, zu denen man sich in langer Prozession durch den ganzen Zug hindurch begiebt, plaudert bei Tisch ungezwungen mit den Nachbarn, unter denen sich auf diesen grossen Weltrouten globe trotters aus aller Herren Länder befinden, und setzt nach beendeter Mahlzeit auf der Plattform, auf die der diensteifrige Neger bereitwilligst Klappstühle hinstellt, oder in dem Rauchkabinet, das sich in jedem Wagen befindet, seine Unterhaltung fort. Für weitere Abwechselung sorgen die „Newsmen“ oder fliegenden Kolporteure, die, mit Zeitungen, Zeitschriften und Romanen reichlich versehen, den Zug durchwandern und, ohne sich aufzudrängen oder sonst lästig zu fallen, den Reisenden ganze Stösse ihrer Ladung zur Durchsicht und Auswahl auf den Platz legen, um meist erst nach längerer Zeit wieder vorzufragen, ob man dies oder jenes behalten wolle. Gelesene Bücher nehmen sie zum halben Preise zurück und namentlich im Westen führen sie ausser der geistigen Nahrung noch die verschiedensten anderen Gegenstände wie Fächer, Holzschnitzereien, Cigarren, Kautabak, Süssigkeiten, Früchte, Sodawasser, ja sogar Papierwäsche und Hosenträger zum Verkaufe mit sich.

In den dining cars, die ähnlich eingerichtet sind, wie die auf einzelnen Europäischen Bahnen laufenden Speisewagen, ist das Essen durchschnittlich recht gut zubereitet; zu den verschiedenen Tageszeiten, zum ersten Frühstück wie zum Lunch und Mittag- oder Abendessen wird fast immer dasselbe gereicht, und auch der Preis ist durchweg auf einen Dollar für die Mahlzeit festgesetzt. Diese Wagen laufen indess nicht auf allen Strecken, und wo dies nicht der Fall, sind Speisestationen eingerichtet, auf denen den Reisenden ein Aufenthalt von fünfundzwanzig bis dreissig Minuten zur Einnahme des Essens gewährt ist. Sobald der Zug einläuft, wird das Publikum auf das Restaurationslokal durch einen Neger hingewiesen, der, an dessen Eingang stehend, wie besessen auf einen Gong losschlägt und damit einen Lärm vollführt, den Niemand überhören kann. Ohne jede Kontrole darf Jeder in den Saal hinein und von den auf den Tischen aufgestellten Gerichten so viel verzehren, als er will und kann. Auch hier wird zu allen drei Mahlzeiten dieselbe, der Menge nach überaus reiche Auswahl von Speisen geboten, unter denen Büffel- und Antilopenfleisch die Hauptrolle spielen; die Zubereitung ist jedoch nicht selten eine so schlechte, das Fleisch häufig so zäh und ungeniessbar, dass ich mehr als ein Mal nach den ersten Bissen auf jede weitere feste Speise verzichtete, um mich mit einem der Getränke, wie Milch, Thee oder Kaffee zu begnügen, die von freundlichen, aufmerksamen Kellnerinnen in grossen Kannen gleichfalls bei jeder Mahlzeit herumgereicht werden.

Vor dem Verlassen des Saales hat ein Jeder, mag er viel oder wenig verzehrt haben, an den an der Thür postirten Wirth oder Geschäftsführer den, je nach der Gegend und Oertlichkeit auf 75 cents oder einen Dollar festgesetzten Preis zu entrichten, eine sehr zweckmässige Einrichtung, bei der man nicht nöthig hat, nach dem Zahlkellner zu rufen und während kostbarer Minuten auf sein Erscheinen zu warten.

Nach beendetem Mahl spaziert alle Welt auf dem Bahnsteig auf und ab, bis der Zugführer „All on board“ ruft und damit das Zeichen zum Einsteigen gibt. Dann setzt der Zug sich in Bewegung, jedoch so langsam, dass Derjenige, der den Ruf etwa überhört hat und noch zurückgeblieben ist, sich bequem auf die Treppe oder Plattform des nächsten Wagens schwingen kann, um, wenn dies zufällig nicht der seinige ist, den Zug während der Fahrt bis zu seinem Platze zu durchwandern. Irgend welche sonstigen Signale, wie lautes Schreien, Läuten und Pfeifen ertönen bei der Abfahrt nicht; damit entfällt all jenes lärmende Getöse, das uns zur Nachtzeit unerbittlich aus dem Schlaf aufstört, das schon so manchen Reisenden nervös gemacht und das, wie Weber erzählt, den Leiter einer grösseren Amerikanischen Bahn beim Betreten der ersten Deutschen Station zu der Bemerkung veranlasst hat: „Mich wundert nur, dass nicht auch geschossen wird; das ist wahrlich der einzige Lärm, der hier noch fehlt.“

Auch sonst geht es, abgesehen von einzelnen grösseren Knotenpunkten, wie St. Louis und Kansas City, auf den meisten Bahnhöfen weit ruhiger und geräuschloser zu, wie bei uns, was allerdings vor Allem daran liegt, dass das Publikum in Amerika weit geduldiger und namentlich auch viel selbstständiger ist, wie die Mehrzahl der Reisenden in Deutschland. Infolge dessen wird das Beamtenpersonal nicht derart mit unnützen Fragen und Beschwerden belästigt wie bei uns; es kommt kaum Jemand, der eine grössere Reise ausführen will, auf den Bahnhof, ohne sich vorher seine Fahrkarte in einem der Büreaus gelöst zu haben, die jede grössere Eisenbahngesellschaft in allen bedeutenderen Städten, und zwar stets in der best gelegenen, belebtesten Gegend unterhält. Dort wird er auch über Alles, was ihm für seine Fahrt zu wissen nöthig oder wünschenswerth erscheint, bereitwilligst unterrichtet und zugleich mit den erforderlichen Fahrplänen versehen, die im Uebrigen in handlichen, geschmackvoll ausgestatteten Heftchen, s. g. folders, auch in allen Gasthöfen zur unentgeltlichen Entnahme aufliegen. Auf der Bahn selbst ist es allerdings schwieriger, wenn nicht ganz unmöglich, selbst über wichtige Vorkommnisse zuverlässige Auskunft zu erhalten. Ein Stationsbeamter, namentlich der Vorsteher oder depot-master ist entweder überhaupt nicht zu entdecken oder nur mit der grössten Schwierigkeit herauszufinden, weil derselbe fast nirgends uniformirt ist oder, wenn er selbst eine Dienstmütze trägt, kein Abzeichen an derselben uns verräth, dass wir es mit dem Stationschef zu thun haben. Gelingt es ausnahmsweise wirklich, eines der Herren habhaft zu werden, so ist er in der Mehrzahl der Fälle überaus kurz angebunden. Auf längere Auseinandersetzungen lässt er sich nicht ein; und wenn man seine erste knappe Auskunft nicht gleich versteht, dreht er sich einfach um und lässt den unglücklichen Fremdling hilflos stehen.

Zugverspätungen und deren muthmaassliche Dauer werden fast nirgends in Amerika bekannt gegeben, obgleich dieselben häufig recht erheblich sind und sich nicht selten auf mehrere Stunden belaufen, die man viel besser, als mit Herumstehen auf dem Bahnhof verwenden könnte. Ueber einige in dieser Hinsicht gemachte Erfahrungen habe ich bereits in den früheren Abschnitten Mittheilung gemacht; das krasseste Beispiel von Rücksichtslosigkeit erlebte ich jedoch in Salt Lake City. Der Anschlusszug, mit dem ich von dort nach Ogden zum Uebergang auf die Central Pacificbahn ab-

reisen wollte, musste nach dem Fahrplan bald nach zehn Uhr Abends abgehen; mit Rücksicht auf diese Abfahrtszeit verzichtete ich darauf, noch ins Theater zu gehen, wo eine Englische Schauspielergesellschaft mit dem, später auch in Berlin aufgeführten Effektstück „Faust op to date“ ihre Abschiedsvorstellung gab, die, wie mir gesagt wurde, bis gegen Mitternacht dauern würde. Als ich kurz vor zehn Uhr nach dem Bahnhof fuhr, hörte ich bereits im Hôtelomnibus von einem Mitreisenden, dass der Zug vermuthlich erst eine bis zwei Stunden später abgehen werde, da er die Englischen Schauspieler, für welche mehrere besondere Schlafwagen bestellt seien, mitnehmen solle und daher warten müsse, bis deren Vorstellung zu Ende sei. Auf der Station selbst war über die Abfahrtszeit von Niemandem etwas bestimmtes zu erfahren; wir durften daher nicht wagen, uns zu entfernen und waren genöthigt, auf dem elenden, durch einige spärliche Oellampen trübselig erleuchteten Bahnhof eine trostlos öde Zeit zu verbringen, bis endlich, lange nach Mitternacht die Dämchen, jede am Arm eines männlichen Kollegen oder sonstigen Beschützers vergnügt angehüpft kamen. Erst kurz vor ein Uhr setzten wir uns in Bewegung, und um so viel Zeit, als diese Verspätung gedauert hatte, verspätete sich denn auch der Abgang des Anschlusszuges in Ogden sowie unsere Ankunft auf allen Stationen der ganzen grossen Strecke bis San Francisco.

Ein derartiger Vorgang berührt besonders eigenthümlich, wo es sich um eine solche Haupt- und Weltroute handelt wie die der Central-Pacificbahn, und trägt nicht wenig dazu bei, die übertriebenen Vorstellungen, die man in Europa von der Präzision des Amerikanischen Eisenbahnbetriebes sich macht, erheblich herabzumindern. Auch in Bezug auf die Fahrgeschwindigkeit wird durchaus nichts aussergewöhnliches geleistet; dieselbe ist im Westen durchschnittlich geringer wie bei uns — der direkte Expresszug San Francisco-Omaha, der sogenannte „Overland Flyer“ braucht auf der 1 867 Meilen oder rund 2 990 km langen Strecke drei Mal 24 Stunden, durchläuft also nicht mehr als 41,5 km in der Stunde — im Osten kommt sie der unsrigen ungefähr gleich, und lediglich die „limited trains“, die mit allem erdenklichen Luxus, wie kostbar eingerichtetem Rauchzimmer, Bibliothek, Bade- und Frisirsalon ausgestattet sind, jedoch nur eine beschränkte Anzahl von Wagen mit sich führen, bringen es zum Theil auf 60—70 km in der Stunde.

Was den aus Mitteleuropa kommenden Reisenden am meisten enttäuscht, ist der Anblick der Bahnhöfe; dieselben machen bis auf wenige Ausnahmen einen durchaus primitiven Eindruck und gleichen in ihrer Fachwerkausführung mehr provisorischen Baracken als Empfangsgebäuden, wie wir sie bei uns zu sehen gewohnt sind. Die Wartesäle sind nüchtern, kahl und ohne jeden Komfort, und die Bahnsteige zum grossen Theil weder gepflastert noch asphaltirt, sondern nur aus Brettern und Bohlen hergestellt. Als einigermaassen Europäischen Begriffen entsprechend, erschien mir der Bahnhof in Denver, und ein wirklich schöner Bau ist die Centralstation der Newyork Central and Hudson River Railroad in Newyork mit ihrer stattlichen Front in Sand- und rothem Backstein. In die hohe, weite, mit vier Perrons versehene Halle laufen auf der einen Seite die Züge, auf der andern die Pferdebahnwagen ein, so dass man von diesen bis zu jenen nur wenige Schritte hat. Auch die Wartesäle sind nicht ohne Eleganz, und besonders gut und reichlich ist für die Aufbewahrung des Gepäcks gesorgt; dasselbe ist in einem langen, hellen Schuppen aufgespeichert, der in zehn, mit den Zahlen von eins bis zehn bezeichnete Abschnitte eingetheilt und mit ebenso viel Thüren oder Ausgängen versehen ist. Das einzelne Gepäckstück wird in der Abtheilung niedergelegt, dessen Zahl der letzten Ziffer der Check- oder Gepäckschein-Nummer entspricht und bei der Abholung weiss der Reisende ohne Weiteres, bei welcher Abtheilung er sich zu melden oder mit seinem Wagen vorzufahren hat. Auf diese Weise wickelt sich das Geschäft auf das prompteste ab, obgleich im Sommer, zur Hauptreisezeit mitunter 5—6 000 Gepäckstücke täglich in dem Raume lagern. Wenn diese Einrichtungen unbedenklich als mustergültig bezeichnet werden können, so ist auch sonst, und zwar auf allen Bahnen, gerade die Behandlung des Gepäcks ebenso einfach wie praktisch. Auf den meisten Strecken werden jetzt nicht nur, wie früher 100, sondern sogar 150 Pfund derart frei befördert, dass auch ein Paar Pfund mehr ohne Frachtberechnung mitgenommen werden, und eine Verwiegung überhaupt nur dann stattfindet, wenn das aufgegebene Quantum schon bei oberflächlicher, summarischer Prüfung über das taxfreie Gewicht erheblich hinaus zu gehen scheint. Das Freigepäck wird, ohne jede Buchung und Eintragung lediglich „gecheckt“, d. h. an jedem Stück wird mittelst eines Lederriemens eine mit dem Namen der Eisenbahngesellschaft, dem Bahnwege, dem Bestimmungsort und einer Nummer versehene Messingmarke befestigt, und eine andere identisch bestempelte Marke erhält für jedes Gepäckstück der Reisende, der sie demnächst am Ziele der Fahrt, behufs Wiedererlangung seiner Sachen vorzuweisen und zurückzuliefern hat, worauf beide Checks mit dem nächsten Zuge an die Abgangsstation zurückgehen. Das Verfahren arbeitet bei seiner grossen Einfachheit selbst auf die weitesten Entfernungen überaus sicher; nach den eingehenden Erkundigungen, die ich dieserhalb bei einer Reihe von Personen aus den verschiedensten Berufsklassen eingezogen habe, kommt es ungemein selten vor, dass ein Gepäckstück verschleppt wird oder in Verlust geräth. Allerdings wird in dieser Weise nur mit dem gebührenfreien Gepäck verfahren; ist dasselbe taxpflichtig, so erfolgt, wie bei uns, die Ausstellung eines förmlichen Gepäckscheins sowie die Eintragung aller sonstigen Angaben in Talon und Stamm, während das bezügliche, gleichfalls detaillirt ausgefüllte Duplikat in eine zur Befestigung an dem Gepäckstück bestimmte, besonders eingerichtete Blechmarke wie in einen Rahmen hineingeschoben wird. In diesen Fällen liegt also eine, etwa nachahmungswerthe Vereinfachung nicht vor, während das eigentliche Checksystem, weil nur da anwendbar, wo das Gepäck taxfrei ist und deshalb keiner Prüfung, Verwiegung oder sonstigen Abfertigungsarbeit unterliegt, sich auf den Bahnen nicht zur Einführung eignet, die Freigepäck überhaupt nicht gewähren oder dasselbe aufzuheben im Begriff sind.

Auch sonst wüsste ich nur wenige Einzeleinrichtungen zur Uebertragung auf Deutsche Bahnen zu empfehlen. Dass ein grosser, gewaltiger Zug durch das Amerikanische Eisenbahnwesen geht, ist zweifellos; die Kühnheit und Unternehmungslust, mit der namentlich die den Kontinent durchquerenden Ueberlandsbahnen geplant, die, selbst für Amerikanische Verhältnisse aussergewöhnliche Schnelligkeit, mit der sie zum Theil gebaut sind, die Art und Weise, wie durch diese Bahnen Tausende von Quadratmeilen, die vorher auf der Karte als „Grosse Amerikanische Wüste, unerforschtes Gebiet“ bezeichnet waren, der Kultur erschlossen, und Millionen von Menschen zu einer friedlichen Völkerwanderung herangezogen und mit neuen Heimstätten versorgt worden — all dies verdient rückhaltlose Anerkennung und Bewunderung. Es ist aber eine andere Sache, eine Bahn zu projektiren und zu bauen, wenn die betreffende Gesellschaft Hunderte von Quadratmeilen zum Geschenk erhält und ohne jede Förmlichkeit in Besitz nehmen kann, als wenn um jeden Morgen Landes die langwierigsten Verhandlungen, Expropriationen und dergleichen erforderlich sind, wie es andererseits nicht schwer ist, jeder Zeit aus dem Vollen und frei von allen kleinlichen Erwägungen zu wirthschaften, wenn man nicht nöthig hat, bei jeder Ausgabe nicht nur auf den Etat, sondern auch auf eine hoch über den Gewässern schwebende Ober-Rechnungskammer Rücksicht zu nehmen, und dabei ist es, trotz dieser Freiheit der Bewegung doch nur eine Minderheit von Bahnen, welche in Amerika auch finanziell günstige Ergebnisse aufzuweisen hat.

Die auf den grossen Pacificbahnen getroffenen Einrichtungen, vermöge deren der Reisende mit allen Annehmlichkeiten eines guten Gasthofes sich derart umgeben sieht,

dass selbst einzelne Damen die ganze Fahrt vom Stillen bis zum Atlantischen Ozean ohne Unterbrechung bequem zurücklegen, sind gleichfalls des höchsten Lobes werth. Indess liegt für solche Einrichtungen in Deutschland, wo derartige lange Touren nicht in Betracht kommen, ein Bedürfniss nicht vor; nur die Frage möchte ich zur Erwägung stellen, ob es sich nicht empfehlen dürfte, die Schlafwagen auch bei uns einem grösseren Kreise zugänglich und damit zugleich rentabler zu machen, indem man den Preis dafür derart herabsetzt, dass, wie in Amerika, auch bei uns die grosse Mehrzahl der Reisenden es als selbstverständlich vorzieht, lieber den betreffenden kleinen Zuschlag zu zahlen, als in einem überfüllten Koupé sitzend eine schlaflose Nacht zu verbringen. Sollte dann selbst, ähnlich wie drüben, der grösste Theil des Zuges aus Schlafwagen bestehen — die selbstredend nicht mit dem Luxus ausgestattet zu werden brauchten, wie dies heut der Fall — so werden unsere Herren Betriebs- und Maschinentechniker auch diese Schwierigkeit zu überwinden wissen.

Ein weiterer Vorschlag, den ich mir erlauben möchte, geht dahin, auch für die längeren Tagesfahrten, wie solche z. B. zwischen Berlin oder Hamburg und Köln, Frankfurt und München zu machen sind, in die direkten Schnellzüge Luxuswagen nach Art der Pullmans einzustellen, welche zugleich, wenn auch nicht mit einer vollständigen Restauration, so doch mit einer Buffeteinrichtung zur Verabreichung einzelner Speisen und Getränke zu versehen wären. Selbst auf einer Fahrt von zehn bis zwölf Stunden wird das Gefühl des Eingeschlossenseins in einem engen Abtheil, das Bewusstsein, jedes leibliche Bedürfniss in fliegender Hast befriedigen zu müssen, auf die Dauer immer unleidlicher, und gerade dies Bewusstsein ist es, was das Reisen anstrengend und die Menschen nervös macht, während für die Möglichkeit, sich in einem weiten, luftigen, schön ausgestatteten Raume nach Belieben bewegen, in einem Seiten- oder Mittelgange auf- und abspazieren und gelegentlich ohne jede Ueberstürzung in aller Ruhe und Behaglichkeit eine Erfrischung zu sich nehmen zu können, ein Jeder, der dazu in der Lage ist, gern einen Zuschlag bezahlen wird, der meines Erachtens auf denselben Betrag bemessen werden könnte, wie die Schlafwagengebühr. Eine derartige Einrichtung, nach der übrigens ein lebhafter Wunsch bereits in den verschiedensten Kreisen laut geworden ist, würde zweifellos von dem gesammten besser gestellten Publikum mit Freuden begrüsst werden.

Indem ich endlich die Vereinsverwaltungen noch auf die Billetagenturen und Verkaufsbüreaus als überaus segensreiche Einrichtungen hinzuweisen mir gestatte, die, wenn von zuverlässigen Personen geleitet, nicht nur eine grosse Annehmlichkeit für das Publikum darstellen, sondern vor Allem den Bahnen viel Arbeit und Mühe abnehmen, und von denen in Deutschland noch viel zu wenig Gebrauch gemacht wird, glaube ich meine fachlichen Betrachtungen um so mehr schliessen zu dürfen, als es sich hierbei, da ich ohne jeden amtlichen Auftrag gereist bin, nur um private, persönliche Anschauungen handelt.

Nach zwei in Newyork verbrachten Tagen, die so entsetzlich heiss waren, dass die Aussicht auf die Seereise wie eine Erlösung winkte, ging ich Donnerstag, den 26. Juni Vormittags an Bord des Hamburger Schnelldampfers „Augusta Victoria“. Um zwölf Uhr Mittags lichtete das prächtige, ebenso vornehm wie die Normannia ausgestattete Schiff die Anker; noch ein Mal glitt, im herrlichsten Sonnenschein, das zauberisch schöne Panorama von Newyork mit seinem Häusermeer, die traumhaft über den East River sich spannende Hängebrücke, die mit der Fackel in der erhobenen Rechten uns grüssende Freiheitsgöttin an uns vorüber. Fast auf der ganzen Fahrt blieb uns das gute Wetter treu; nur ein Mal wurde Neptun ungemüthlich und nöthigte mich, in stiller Zurückgezogenheit eine innere Ein- oder vielmehr Auskehr zu halten. Nach wenigen Stunden jedoch war der Anfall vorüber und vergessen, und die ganze übrige Zeit fuhren wir unter blauem Himmel bei spiegelglatter See dahin, eine ununterbrochene Reihe von Tagen den Ozean noch ein Mal in seiner ganzen Herrlichkeit geniessend. Kapitän Albers, eine ebenso sympathische wie Vertrauen erweckende Persönlichkeit und zugleich der liebenswürdigste Plauderer und Tischnachbar, machte uns das Leben so angenehm wie möglich, und die, aus den verschiedenartigsten Bestandtheilen zusammengesetzte Schiffsgesellschaft sorgte für stete Unterhaltung.

Donnerstag, den 3. Juli gegen Mittag, gerade eine Woche nach unserer Abreise von Newyork, sahen wir zum ersten Male wieder Land; bei klarstem Wetter passirten wir um zwei Uhr die, bei Nebel so gefährlichen Klippen der Scilly-Inseln, an denen schon manches stolze Schiff den Untergang gefunden; um fünf Uhr kamen wir bei Cap Lizzard vorüber und um acht Uhr Abends bei dem berühmten Leuchtthurm von Eddystone. Um drei Uhr Nachts hielt das Schiff auf der Rhede von Southampton, und bald darauf wurden wir durch die Schiffskapelle geweckt, die den von Bord gehenden Passagieren ihre Abschiedsgrüsse nachsandte.

Am Freitag Morgen brachte mir, wie im Hôtel, der Steward einen Haufen Briefe aus der Heimath an's Bett; eine Stunde später fuhr die von Hamburg kommende „Columbia“, das ganze Verdeck von Reisenden besetzt, unter lautem Hurrah und Tücherschwenken der beiderseitigen Passagiere dicht an uns vorüber, und zwischen zehn und eilf Uhr zog wie ein Wandelbild die Französische Küste auf der einen, die Englische auf der anderen Seite an uns vorbei. Die Häuser von Folkestone und die Kreidefelsen von Dover erglänzten im hellsten Sonnenschein, dazu das blaue, nur leicht bewegte Meer, und an Bord ein Jeder, in Erwartung der baldigen Ankunft in fröhlichster Stimmung: es war der schönste Schluss der prächtigen, genussreichen Reise.

Sonnabend, den 5. Juli legten wir bei Tagesanbruch vor Cuxhaven an; um die Mittagstunde war ich wieder mit all meinen Lieben in Altona vereint und, trotz all des Schönen, Gewaltigen und Grossartigen, was ich in den letzten Wochen gesehen und erlebt, beherrschte mich jetzt nur das eine Gefühl: „There is no place like home“.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die am 20. d. Mts. zunächst für den Personenverkehr eröffnete Strecke Warmbrunn-Petersdorf (8 km) der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin, sowie die Strecke Cilli-Wöllan (37,6 km) nebst der Kohlenschleppbahn Hundsdorf-Skalis (1,7 km) der Generaldirektion der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft, welche letztere beiden Strecken am 28. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden sollen, sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4267 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Schluss der Jagd auf Hasen in Belgien (abgesandt am 24. d. Mts.).

Nr. 4279 vom 22. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 24. d. Mts.).

Nr. 4292 vom 22. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend reglementsmässige Lieferfristen (abgesandt am 24. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die neuen Handelsverträge und die Eisenbahnen.

Die neuen Mitteleuropäischen Handelsverträge, mit deren Annahme der Deutsche Reichstag voranging und die anderen betreffenden Gesetzgebungskörper folgen werden, ist die herrlichste Weihnachtsgabe, welche Mitteleuropa geboten werden konnte. Die wirthschaftliche Einigung und die dadurch geschaffene Gemeinsamkeit der materiellen Interessen wird den

Zollkrieg und in weiterer Folge den Krieg mit Waffengewalt wenn nicht unmöglich machen, so doch sehr erschweren.

Ueber die Bedeutung der neuen Handelsverträge für das Eisenbahntarifwesen bezw. über den Art. 15 der Verträge sprach sich Sektionschef Dr. v. Wittek im Zollausschusse des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses eingehend aus. Bei der Wichtigkeit dieser Erklärungen des Regierungsvertreters über die Tariffrage reproduziren wir dieselben nach dem offiziellen Berichte.

Sektionschef Dr. R. v. Wittek: Beim Abschlusse eines Tarifvertrages ist der Gedanke naheliegend, das durch die Konventionalzölle geregelte wechselseitige Konkurrenzverhältniss auch anderen maassgebenden Faktoren gegenüber festzulegen, und als einer der wichtigsten Faktoren erscheint hierbei der Eisenbahntarif. Es wird daher bei einer handelspolitischen Regelung, die sich auf die Feststellung von Zollsätzen erstreckt, der Wunsch rege, auch den Eisenbahntarif in einer Weise zu binden, dass durch die eisenbahntarifarischen Verhältnisse nicht jener Effekt gestört wird, den man durch die vereinbarten Zollsätze erreichen wollte. Dieser Gedanke ist theoretisch richtig und tritt um so mehr in den Vordergrund, als die staatliche Einflussnahme auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens Raum gewinnt. Es ist deshalb die Aufnahme von eisenbahntarifarischen Bestimmungen in Zolltarifverträge eine althergebrachte Gepflogenheit, und wenn der Ausschuss die Bestimmung des Art. 15 auf ihre Quelle zurückverfolgt, so wird er finden, dass die Bestimmung zurückleitet auf die Verträge vom Jahre 1881 und 1878 und bis auf jenen von 1868. Mit denselben Ausdrücken und mit dem gleichen Texte findet sich die allerwichtigste eisenbahntarifarische Bestimmung des Art. 15, nämlich die Bestimmung über die gleiche Behandlung der Provenienzen und Transite aus den Gebieten des anderen Vertragstheiles, schon im 1878er Vertrage ausgesprochen, wogegen der Grundgedanke schon im 1868er Vertrage enthalten ist. Nach dem Stande des Tarifwesens, wie er im Jahre 1868 war, kann die Bestimmung des Vertrages vom Jahre 1868 durchaus nicht angefochten werden. Sie entsprach in der That dem Gedanken, die eisenbahntarifarischen Konkurrenzverhältnisse auf der Basis der Gleichbehandlung zu regeln. Die Bestimmung geht bekanntlich dahin, es seien die Angehörigen der vertragschliessenden Theile in Bezug auf die Eisenbahntarife gleichzustellen, daher bezüglich der Beförderungspreise, sowie der Zeit und Art der Abfertigung gleich günstig zu behandeln, und es seien insbesondere die aus dem Gebiete des einen Theiles in das Gebiet des anderen Theiles übergehenden oder durch das letztere transito transportirten Waaren nicht ungünstiger zu behandeln, als die aus dem betreffenden Gebiete abgehenden oder darin verbleibenden Transporte. Nun ist folgendes zu beachten. Der Eisenbahnverkehr vollzieht sich zunächst auf der Basis derjenigen regelmässigen Tarife, die wir heute als Lokaltarife bezeichnen, das sind jene Tarife, welche für die einzelnen Waarenklassen bestimmte Sätze fixiren, die zwischen den sämmtlichen Relationen des betreffenden Bahngebietes gleichmässig gelten und in Beziehung stehen zu dem Werthe und der Transportfähigkeit der Güter. Diese Tarife hat der Vertrag vom Jahre 1868 vor Augen. Im Jahre 1868 sind die neuen Konzessionstarife der Nordwestbahn beschlossen worden, wodurch das Eisenbahntarifwesen auf eine neue Basis gestellt und ein neuer Konzessionstarif, mit dem der Name des Abgeordneten Dr. Herbst bleibend verbunden ist, als Muster für alle folgenden Konzessionen gesetzlich fixirt wurde. Das war ein Maximaltarif, der sich den Bedürfnissen des damaligen Verkehrslebens anpasste, so dass nicht daran gedacht werden konnte, diesen Tarif mit den damals gesetzlich normirten Staffelsätzen nicht wirklich zur Anwendung kommen zu lassen. Der Tarif brachte eine namhafte Ermässigung. Seither ist dieser Tarif aber vielfach unterboten worden. Das rasche Steigen der Verkehrsbedürfnisse, die Wünsche des Handels und der Industrie haben immer mehr und mehr dazu geführt, unter das Maass dieses Tarifes herabzugehen. Es entstanden Spezialtarife und Ausnahmetarife, sowie Begünstigungen verschiedener Art. So ist neben dem Konzessionstarife später eine Vervielfältigung im Tarifwesen entstanden, in der Weise, dass der Konzessionstarif offiziell als Maximum maassgebend war, neben ihm aber eine ganze Reihe von Ausnahmetarifen, Begünstigungen, Bonifikationen und Nachlässen bestand, welche besonders für die Bedürfnisse des Exports und des Verbandsverkehrs die einzig praktisch maassgebenden geworden sind. Diese sind auch heute in voller Geltung; für den grossen Verkehr, für den Weitverkehr, Massenverkehr und Exportverkehr gelten nicht die konzessionsmässigen Lokaltarife, sondern die Verbandstarife, die Ausnahmetarife und endlich für einzelne individuelle Relationen die grosse Masse der Refaktien — letztere allerdings publizirt, im Gegensatze zu dem Zustande beim Abschlusse des 1868er Vertrages, wo die Bahnen Nachlässe gewährten ohne Publikation. Nebst den Lokaltarifen ist also beim Abfassen eines Handelsvertrages die grosse Masse von Tarifermässigungen, Ausnahmetarifen und publizirten Refaktiensätzen zu berücksichtigen. Zu allen diesen Erscheinungen, welche heute für die Transportverhältnisse von der allergrössten Bedeutung sind, muss auch Stellung genommen werden. Diesen gegenüber reicht die einfache Formel nicht aus, weil diese Tarife die Eigenschaft haben, dass sie nur in einer Richtung und nur für bestimmte Linien gelten. Seitdem diese weitergehende Beweglichkeit des Tarifwesens allgemein platzgegriffen hat, ist daher auch mit der alten Form der Tarifstipulation, wie sie vom Jahre 1868 her sich entwickelt hat, nicht mehr das Auslangen zu finden. Es ergaben sich thatsächlich Differenzen, und das Handelsministerium hatte Anlass, darüber Studien zu machen, wie diese Vertragsartikel auszulegen, insbesondere ob der Tarif auch in umgekehrter Richtung anzuwenden ist. Es entstand die Frage: Ist man durch den Handelsvertrag gebunden, dem anderen Theile ein Tariferstellungsrecht einzuräumen? Gibt es eine indirekte Ingerenz auf das Tariferstellungsrecht des anderen Theiles? Diese Frage wurde beim Abschlusse des neuen Vertrages eingehend geprüft und dabei für richtig erkannt, eine einverständliche Interpretation der aus dem 1878er Vertrage herübergenommenen Bestimmung des Art. 15 vorzunehmen und hierdurch diejenigen Konsequenzen, welche sich aus den Bestimmungen dieses Artikels ergeben, einverständlich zu präzisiren. Man ist schliesslich dazu gelangt, wie es auch im beiderseitigen Interesse gelegen ist, klare Verhältnisse zu schaffen und den Art. 15 in einer Weise zu interpretiren, welche es den eisenbahntarifarischen Organen möglich macht, die Bestimmung des Art. 15 präzise zur Anwendung zu bringen. Uns ist vor allem daran gelegen, den Vertrag voll und ganz zur Ausführung zu bringen, weil der Vertrag unsererseits optima fide eingegangen wird und wir entschlossen sind, seine Konsequenzen getreu und loyal zu ziehen. Es hat sich daher eine Revision des Grundsatzes des Art. 15 als nothwendig ergeben, um denselben in mehrfacher Beziehung zu präzisiren. Aus der allgemeinen Gleichstellung bezüglich der eisenbahntarifarischen Behandlung folgt eine Reihe von Konsequenzen, welche in der Praxis zu grossen Schwierigkeiten Anlass geben können. Die Bestimmung des Schlussprotokolls liegt also im Interesse der beiden vertragschliessenden Theile. Wenn man die Anwendung der gleichen Tarife auch für die umgekehrte Verkehrsrichtung als Vertragspflicht anerkennen würde, käme man zu den grössten Schwierigkeiten. Es wäre nicht möglich, der heimischen Industrie und Landwirthschaft jene ausserordentlich ermässigten Tarifsätze zu gewähren, welche sich in einzelnen Fällen ergeben, wo ein gewisser regelmässiger Verkehr mit einem Artikel in einer bestimmten Richtung stattfindet und die sonst leer zurückgehenden Wagen in der Gegenrichtung es ermöglichen, besonders niedrige Gelegenheitstarife zuzugestehen, welche aber eben nur dadurch ökonomisch möglich sind, dass man sonst die Wagen leer laufen lassen müsste und die Auslagen für Traktion, Abnützung usw. ihre Deckung schon im Tarife für den ersten Massentransport gefunden haben. Unter anderen Verhältnissen könnte man solche reduzirte Frachten nicht zugestehen. Falls nun begehrt werden könnte, solche Gelegenheitsfrachtsätze auch in umgekehrter Richtung zur Anwendung zu bringen, so könnten die Bahnen auf solche Sätze niemals eingehen, weil die ökonomischen Voraussetzungen fehlen. Derartige Konsequenzen müssten ausserordentlich bedenklich erscheinen. Weiter müssen die Individualitäten der einzelnen Linien berücksichtigt werden. Ein Begehren auf Uebertragung des Tarifes musste sofort dem Anstande begegnen, dass ein bestimmter Tarif zunächst doch nur dem individuellen Verhältnisse der einzelnen Linien angepasst wird. Es ist also nothwendig und durch dringende Gründe gerechtfertigt, von einer rein mechanischen Inversion bei der Tariferstellung Umgang zu nehmen. Das Schlussprotokoll hat diesen Gesichtspunkt kodifizirt. Diese Kodifikation geschah in der Weise, dass alle Ermässigungen und sonstigen Begünstigungen, welche, sei es durch die Tarife, sei es durch besondere Vereinbarung dem einen Theile gewährt werden, auch den gleichartigen Transporten des anderen Theiles auf derselben Bahnstrecke und in derselben Richtung im gleichen Umfange zu bewilligen sind. Mit dieser Fixirung erscheint die Bestimmung des Art. 15 als eine praktisch durchführbare und gewiss beiden Theilen gleichmässig werthvolle Vervollständigung des Handelsvertrages. Was den Export nach dem Osten anbelangt, so ist richtig, dass die Benutzung ermässigter Tarife auf den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen nach dem Osten bei Benutzung derselben Bahnstrecke und in derselben Verkehrsrichtung auch den Deutschen Bahnen zugänglich gemacht ist. In dieser Richtung ist nicht der mindeste Zweifel. Das ist kein Novum. Unsere geographische Lage stellt uns übrigens dem Oriente näher, die Deutschen Bahnen haben grössere Vorfracht. Dafür können unsere Oesterreichischen Exporteure von denjenigen ermässigten Exporttarifen Nutzen ziehen, welche für die Exportrichtungen nach Westen und Nordwesten in Deutschland gegeben werden. Wir haben ausserdem noch den Vortheil, die Wasserstrassen benutzen zu können, was für unseren Export von Bedeutung ist.

Es hängt dies also mit dem Handelsvertrage nicht zusammen. Richtig ist aber, dass durch diese Aenderung des Deutschen Getreidetarifes eine für uns unerwünschte Veränderung in den Exportverhältnissen dieses Artikels eingetreten ist. Der Vortheil der Zollermässigung ist durch die ungünstigere Tarifirung wettgemacht. Diese ungünstigen Tarife gelten aber auch für das Deutsche Malz; die Konkurrenzfähigkeit zwischen Oesterreichischen und Deutschen Fabriken ist daher nicht alterirt. Vielleicht ist es möglich, unsererseits den bahntarifarischen Wünschen der Interessenten entgegenzukommen. Was den Tarif für Malz anlangt, so ist eine Aenderung des Tarifes für Malz nach Hamburg durch den Handelsvertrag nicht hervorgerufen worden. In Deutschland hat sich bei der Tarifirung für Getreide eine wichtige Aenderung vollzogen. Im September ist ein neuer Staffeltarif für Getreide auf den Deutschen Bahnen in Wirksamkeit getreten. Malz ist in demselben nicht inbegriffen. Infolge der Einführung des neuen Getreidetarifes hat sich die Nothwendigkeit ergeben, die Deutschen Verbandstarife umzuarbeiten. Diese Umarbeitung hat successive stattgefunden; es wurde beispielsweise der umgearbeitete Tarif für den Deutsch-Oesterreichischen Seehafenverband, Nachtrag VI, mit Gültigkeit vom 15. November d. J. und eine Reihe ähnlicher Tarife mit den Terminen vom 1. November d. J. bis 1. Januar 1892 aktivirt. Die Regelung der gleichfalls besprochenen Refaktien erfolgte im Berner Uebereinkommen. Das Handelsministerium wünscht nichts lebhafter, als dass die Refaktien so viel als möglich eingeschränkt werden, ohne aber dem Handel und der Industrie zu schaden. Es gibt eben Industrien, welche eine individuelle Begünstigung erheischen, und bei welchen man im gewöhnlichen Tarifwege nichts thun kann, sondern auf den Weg anderweitiger Frachtnachlässe, die indess ordnungsmässig publizirt sein müssen, angewiesen ist. Das Handelsministerium muss Anstand nehmen, wirkliche Bedürfnisse der starren Form des Tarifes zu opfern. (Beifall.)

Die Schwierigkeiten der Verstaatlichung und die Nordwestbahn.

Im Oesterreichischen Abgeordnetenhause forderte ein Abgeordneter die schleunigste Verstaatlichung der Nordwestbahn. Dem trat der mit dem Oesterreichischen Eisenbahnwesen sehr vertraute Minister a. D. Dr. Herbst wie folgt entgegen: Was die Frage der Fortsetzung der Verstaatlichung unseres Eisenbahnwesens anbelange, so könne hierüber heute überhaupt kein Zweifel mehr sein. Das gemischte System sei als aufgegeben anzusehen und man werde endlich, auf der bisher eingeschlagenen Bahn fortschreitend, zum reinen Staatseisenbahnbetrieb kommen. Andererseits sei es ebenso klar, dass dies nicht überall gleichmässig und gleich schnell werde geschehen können, weil einerseits bestehende Rechte geschont werden müssen und weil andererseits bei der Durchführung sich oft grosse Schwierigkeiten ergeben. Zur Zeit, als die Konzessionen ertheilt wurden, haben weder die Regierung noch die Konzessionäre viel Voraussicht bewiesen. Man habe damals auf das allmähliche Einlösungsrecht der Regierung, weil es erst nach 30 Jahren eintreten sollte, von beiden Seiten nur wenig Gewicht gelegt. Darum ergeben sich oft, wenn auch der Termin der Einlösung einer Bahn schon gekommen ist, grosse Schwierigkeiten. So wird in vielen Konzessionsurkunden bestimmt, wie die Rente, welche der Staat als Ablösung zu zahlen haben werde, zu berechnen sei, und hinzugefügt, es habe die Bahngesellschaft die Bahn dem Staate lastenfrei zu übergeben. Gleichzeitig mit der Konzessionsausfertigung und mit der Statutengenehmigung ertheilte man jedoch diesen Eisenbahnen das Recht, Prioritätsobligationen auszugeben; seitdem habe man auch die Eisenbahn-Grundbücher eingeführt. Die Regierung habe sich vorbehalten, die Formularien der Prioritäten, ihren Tilgungsplan zu genehmigen, da sei es kaum denkbar, dass die Bahn lastenfrei übergeben werde. Eine zweite Schwierigkeit ergebe sich in Bezug auf die Betriebsmittel. Auch diese sind mit zu übergeben, aber nach Maassgabe der ersten Anschaffung. Dies letztere deshalb, weil nur das zur Anschaffung dieser Betriebsmittel nothwendige Kapital in die Garantie mit einbezogen wurde. Dem gegenüber stehe aber die ungeheure Entwickelung, welche die Bahnen seither genommen haben, und die mehrfache Vervielfältigung ihrer Betriebsmittel. Daher sei es begreiflich, dass die Staatsverwaltung oft nicht sogleich bei Eintritt des Einlösungstermines an die Einlösung schreite. Während übrigens die Regierung in den früheren Jahren bei der Verstaatlichung von Eisenbahnen sehr koulant, nach des Redners Ansicht sogar zu koulant vorgegangen sei — es beweise dies unter anderem das Vorgehen gegenüber der Nordbahn im Jahre 1885 — könne man ihr jetzt gewiss nicht den Vorwurf machen, dass sie bei der Uebernahme von Eisenbahnen Konzessionen macht, welche nicht nothwendig sind; allein man müsse doch anerkennen, dass das Handelsministerium im gegenwärtigen Momente, und zwar nicht nur mit den Eisenbahnen, etwas viel zu thun habe. Was die in der Debatte berührten Bahnen speziell anbelangt, so sei es nicht richtig, dass die Beamten der Privatbahnen eine grosse Sehnsucht haben, Staatsbahnbeamte zu werden, und wenn auf die geringen Löhnungen der niedrigen Bahnbeamten bei der Nordwestbahn hingewiesen wurde, so seien diese noch immer höher, als die Löhnungen bei den Staatsbahnen. Die Nordwestbahn und vor allem die Elbethalbahn sind ganz ausgezeichnete Bahnen. Im vorigen Jahre habe die Nordwestbahn die Zinsengarantie gar nicht in Anspruch genommen und die Steuerleistung dieser Bahn sei fast doppelt so gross als der ihr gewährte Garantiezuschuss. Die Elbethalbahn geniesse zwar keine Garantie, aber sie habe das Recht der Steuerfreiheit, ein Recht, welches für eine gut situirte Bahn viel günstiger sei, als eine Garantie, bei welcher die Leistung des Staates immer viel kleiner wird. Redner wünscht schliesslich, dass die Durchführung des Staatsbahnprinzipes ohne Eingriff in Privatrechte eine vollständige werde, dass aber auch die Staatsbahnen dem Staate möglichst viel tragen und nicht zu einer offenen Wunde für denselben werden.

Bosnisch-Dalmatinische Bahn.

Die Bosnische Landesregierung projektirt gegenwärtig die Herstellung einer Verbindung Bosniens mit dem Adriatischen Meere durch den Bau der Eisenbahn Janjici-Spalato. Es wurden bis jetzt für den Bau dieser Bahn vier Projekte vorgelegt, von denen die Realisirung des Projektes Janjici-Han-Malovan-Livno-Sign-Spalato, wie aus Sign geschrieben wird, die günstigsten Chancen bietet. Sign ist ein Markt mit 6060 Einwohnern, der grösste Ort der Provinz und zugleich Sitz der Bezirkshauptmannschaft des grössten Bezirkes Dalmatiens. Die Gegend von Sign ist überaus reich an Südfrüchten, Obst und edlen Weinen. Im Gemeindegebiete von Sign befindet sich ein altes, bereits den Römern bekanntes Eisenwerk, welches zwar gegenwärtig verwahrlost ist, aber bei entsprechendem Betriebe eine reiche Ausbeute liefern dürfte; überdies hat das Gemeindegebiet von Sign sehr reiche Lager von Lignit, Torf, Kohlen, Kalk und Marmor. Man hofft demnach, dass die neue Eisenbahn den Ort Sign berühren wird, zumal durch die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Bosnien und Spalato über Sign der schon seit Jahrhunderten bestehende Handelsweg erhalten bliebe, welcher sowohl in Dalmatien als in Bosnien die glücklichsten Bedingungen für sich hat.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Rede des Deutschen Kaisers über die hohe Bedeutung der Handelsverträge und das für Wiens Entwickelung segensreiche Ereigniss, dass in der Nacht vom 20. auf den 21. Dezember d. J. die Linienwälle zwischen der Stadt und ihren Vororten gefallen, hat besonders für Transportwerthe die freundliche Stimmung erhöht. Die Linienwälle haben den Handel und die Industrie aus Wien verdrängt; durch deren Fall wird Raum für die Stadtbahn und für die anderen Verkehrsanlagen geschaffen; gegen 130 Millionen Gulden sollen auf diese Herstellungen verwendet werden. Die Aktien der Staatsbahn (281), Nordwestbahn (207), Elbethalbahn (224,75) und der Südbahn (83,50) waren gesucht; letztere hatte ihren Einnahmeausfall vermindert; Ferdinand-Nordbahn (2800) blieb infolge von Realisirungen etwas schwächer; Carl Ludwigbahn (205,75) und Albrechtbahn (91) haben nach der Kundmachung ihrer am 1. Januar 1892 erfolgenden Verstaatlichung etwas angezogen. Für Prioritäten erhielt sich die Nachfrage vom Auslande auf gleicher Höhe, wie in der Vorwoche.

Aus Frankreich.

Die Nebengebühren und der Ausnahmetarif.

Da die Verordnungen, welche die Nebengebühren und den Ausnahmetarif festsetzen, derart geändert werden müssen, dass sie sich mit den nach Aufhebung der Personen- und Eilgutsteuer in Kraft tretenden Tarifen in Einklang befinden, hat es der Minister der öffentlichen Arbeiten für angemessen erachtet, jene Verordnungen vollkommen umarbeiten zu lassen, um einerseits einige Verbesserungen, deren Nützlichkeit die Erfahrung gelehrt hat, zu erzielen und um andererseits eine gewisse Anzahl von Bestimmungen, die durch besondere Erlasse getroffen wurden, in die allgemeinen Verordnungen zu übernehmen. Infolge dessen hat der Minister zwei diese Aenderungen berücksichtigende Verordnungsentwürfe, von denen der eine die Nebengebühren, der andere den Ausnahmetarif festsetzt, aufstellen lassen und durch Rundschreiben vom 27. Oktober d. J. den Eisenbahngesellschaften mit dem Ersuchen übersandt, ihm sobald wie möglich die Zustimmungserklärung oder etwaige Vorschläge mitzutheilen.

Das internationale Frachtrecht-Uebereinkommen.

Nachdem die Abgeordnetenkammer in der Sitzung vom 4. Juni d. J. den Gesetzentwurf, betreffend Genehmigung des

Uebereinkommens über den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr, genehmigt hat, wurde dieser Entwurf dem Senat vorgelegt, der sich wahrscheinlich in einer der ersten Sitzungen der neuen Tagung damit beschäftigen wird. Andererseits hat der Minister der auswärtigen Angelegenheiten denjenigen für öffentliche Arbeiten benachrichtigt, dass die gesetzgebenden Kammern mehrerer der vertragschliessenden Staaten gleichfalls das Uebereinkommen genehmigt haben. Bei dieser Sachlage steht zu erwarten, dass der Austausch der Bestätigungsurkunden zwischen den betheiligten Staaten in kurzem stattfinden wird. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat daher durch Rundschreiben vom 6. Oktober d. J. die Eisenbahngesellschaften zum Bericht aufgefordert, ob sie die erforderlichen Anweisungen zur Ausführung des internationalen Uebereinkommens bereits getroffen haben oder demnächst zu treffen gedenken.

Fahrpreisermässigung für Mitglieder geistlicher Orden.

Das Rundschreiben des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 20. März d. J., betreffend die Gewährung von Eisenbahn-Fahrpreisermässigungen für diejenigen Mitglieder religiöser Orden, welche dem öffentlichen Unterricht oder den Krankenhäusern der Land- und Seemacht dienen, ist in seiner Ausführung bezüglich des im Dienste der gemischten Krankenhäuser stehenden religiösen Personals Schwierigkeiten begegnet. Der Ministerpräsident und Kriegsminister hat daher bestimmt, dass die Vergünstigung der Eisenbahnbeförderung zum halben Tarif 1. auch auf diejenigen barmherzigen Schwestern, welche ausdrücklich und ständig in den Militärsälen der gemischten Krankenhäuser verwendet werden, und 2. auf diejenigen Prediger der verschiedenen Religionen, welche in denselben Sälen gleichfalls ständig ihres Amtes walten, ausgedehnt werde. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Eisenbahnverwaltungen durch Rundschreiben vom 17. Oktober d. J. angewiesen, ihre Beamten entsprechend zu verständigen.

Beförderung von Zündschnüren.

Durch die Ministerialerlässe vom 20. Juni und vom 16. August 1889 sind an der Verordnung vom 9. Januar 1888, betreffend die Bedingungen für die Eisenbahnbeförderung der feuergefährlichen und Sprengstoffe, ausser Pulver und Dynamit, einige vorläufige Aenderungen vorgenommen worden, welche die Eisenbahngesellschaften ermächtigten, für die sogenannten Sicherheitszünder den durch Art. 11 der Anwendungsbedingungen der allgemeinen Frachtguttarife für die Beförderung gefährlicher Gegenstände festgesetzten Zuschlag von 50 % aufzuheben. Seitdem hat die Allgemeine Gesellschaft für Dynamitverfertigung die Aufhebung des Zuschlags von 50 % auch für die jetzt zur 2. Gruppe der Verordnung vom 9. Januar 1888 gehörigen, nicht mit Zündhütchen versehenen Zündschnüre, unter Gleichstellung mit den Sicherheitszündern, beantragt. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat den Antrag prüfen lassen und dabei die Ueberzeugung gewonnen, dass dessen Genehmigung keine Nachtheile nach sich ziehen werde. Demnach hat der Minister bestimmt, dass bis zu einer vollständigen Umarbeitung der genannten Verordnung 1. die nicht mit Zündhütchen versehenen Zündschnüre von der zweiten in die dritte Gruppe dieser Verordnung übertragen werden, und 2. dass die Verpackung solcher Zündschnüre in luftdicht verschlossenen Holzkasten oder Fässchen zu erfolgen habe, und zugleich den Eisenbahngesellschaften durch Rundschreiben vom 30. Oktober d. J anheimgestellt, von der Erhebung des Zuschlags von 50 % für derartig verpackte Zündschnüre abzusehen.

Berichterstattung über versuchte Verbrechen.

In der Nacht vom 26. zum 27. Oktober d. J. ist auf Bahnhof Villepreux-les-Clayes des Westbahnnetzes ein Verbrechen, das sehr ernste Folgen hätte haben können, versucht worden; es wurden nämlich, um die Stellung des Bahnhofsvorsignals zu verhindern, der Drahtzug auf den Rollen befestigt und ausserdem mehrere von ihnen beseitigt. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat daraus Veranlassung genommen, den Eisenbahngesellschaften durch Rundschreiben vom 11. November d. J. den Erlass vom 18. Juli 1887 in Erinnerung zu bringen. Danach ist einerseits der Minister der öffentlichen Arbeiten von jedem versuchten Verbrechen sofort telegraphisch zu benachrichtigen und andererseits der Verwaltungs-Aufsichtskommissar unverzüglich von den Gesellschaftsbeamten zu verständigen.

Betriebseröffnungen.

1. Von der im Isèredepartement gelegenen Dampfstrassenbahn Vienne-le-Grand-Lemps-les-Quatre-Chemins ist am 15. November d. J. die Theilstrecke Pont-Evêque - Saint-Jean-de-Bournay (20 km) dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

2. Die Paris-Lyon-Mittelmeergesellschaft hat am 1. Dezember d. J. die Linie Epinac-les-Laumes (70,385 km) mit den Zwischenstationen Thury, Maligny-Lacanche, Arnay-le-Duc, Essey, Pouilly-en-Auxois, Gissey-Soussey, St.-Thibault, Vitteaux und Villeferry-Arnay dem Betriebe übergeben.

Neubauten.

1. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat die von der Paris-Lyon-Mittelmeerbahngesellschaft vorgelegten Entwürfe zur Ausführung der Mussythalbrücke sowie des Tunnels von les Echarmeaux (Linie Lozanne-Paray-le-Monial) genehmigt. Die Kosten der Brücke über das Thal des Mussybaches, die eine Gesammtlänge von 561 m und eine grösste Höhe von 60 m hat, sind auf 3 850 000 Frcs., diejenigen des Tunnels von les Echarmeaux, der die Wasserscheide zwischen dem Loire- und dem Rhônebecken durchbricht und 4,150 km lang sein wird, sind auf 9 130 000 Frcs. ausschliesslich der allgemeinen Unkosten und der Bauzinsen veranschlagt.

2. Der Generalrath des Rhônedepartements hat den Bau einer mit Meterspur herzustellenden Eisenbahn von Saint-Symphorien-sur-Coise nach Messimy (28 km), deren Kosten auf 63 100 Frcs. für das Kilometer veranschlagt sind, beschlossen. Um die Konzession dieser Linie ist ein am 1. März 1892 endigender Wettbewerb eröffnet.

3. Der Generalrath des Departements Haute-Garonne hat den Bau der zusammen etwa 150 km langen Lokalbahnen Carbonne-Varilhes (in Haute-Garonne und Ariège gelegen) sowie Toulouse-Boulogne-sur-Gesse (in den Haute-Garonne und Gers gelegen) beschlossen. Der Staat übernimmt von der 4½ % betragenden Zinsengewähr 2 %; auf das Departement Haute-Garonne entfallen von der Gesammtlast 77 000 Frcs.

Theilbetriebsrechnung der Südbahn.

Eine am 19. November d. J. abgehaltene ausserordentliche Hauptversammlung der Südbahngesellschaft hat den am 16. Oktober 1890 zwischen der Regierung und dem Verwaltungsrathe abgeschlossenen, durch Gesetz vom 27. Mai d. J. genehmigten Vertrag, betreffend Aufhebung der Theilbetriebsrechnung und Ueberführung aller auch nur theilweise eröffneten Linien auf die allgemeine Betriebsrechnung, genehmigt.

Einverleibung des Eurenetzes in die Westbahn.

Am 23. November d. J. ist bei der Kammer ein Gesetzentwurf eingegangen, der im wesentlichen folgende Bestimmungen enthält: 1. Das Lokalbahnnetz des Euredepartements wird dem Hauptbahnnetze einverleibt und der Westbahn zugetheilt; 2. das Euredepartement entsagt seinen Ansprüchen auf dieses Netz, und 3. der mit dem Massenverwalter der Gesellschaft Orléans-Châlons geschlossene Vertrag, betreffend Ankauf dieser Linien, wird genehmigt. Dieser Ankauf erfolgt gegen Zahlung einer nach dem Reinertrag berechneten, von der Westbahn zu leistenden Jahresentschädigung von 307 152,69 Frcs., von denen die erste am 31. Dezember 1891, die letzte zum gleichen Zeitpunkt 1956 fällig ist. Dagegen hat der Massenverwalter für verschiedene Einrichtungen dem Staate eine Kapitalabfindung von 424 480,87 Frcs. zu übergeben.

Ausschuss zur Prüfung von Baumaterialien.

Durch Erlass vom 9. November d. J. ist unter Vorsitz des Brücken- und Strassenbau-Generalinspektors Alfred Picard beim Ministerium der öffentlichen Arbeiten ein technischer Ausschuss zur Aufstellung gleichförmiger Regeln für die Prüfung der Baumaterialien und zur Bestimmung der als Vergleichspunkte anzunehmenden Einheiten eingesetzt worden. Die erste Abtheilung dieses Ausschusses hat die Fragen bezüglich der Metalle, die zweite Abtheilung die Fragen bezüglich der sonstigen Baumaterialien (Mauerwerk usw.) zu prüfen.

Verhalten der Fahrbetriebsmittel mit starken Krümmungen.

Der vom Minister der öffentlichen Arbeiten eingesetzte amtliche Ausschuss für die Krümmungen mit schwachen Halbmessern ist auf Grund der im Sommer d. J. angestellten Versuche zu folgenden Schlüssen gelangt:

1. Alle im laufenden Betriebe der grossen Französischen Netze gebrauchten Arten von Maschinen, Personen- und Güterwagen laufen auf vollspuriger Strecke in Krümmungen von 100 und selbst von 75 m Halbmesser in voller Freiheit ohne jede Schienenüberhöhung.

2. Die Schienenüberhöhung bietet keinen Vortheil, sondern kann die Standfähigkeit beeinträchtigen und den Widerstand vermehren.

3. Die Einschaltung einer geraden Strecke zwischen Gegenkrümmungen ist nur bezüglich des Pufferspiels zweckmässig und kann demnach auf 10 oder 20 m Länge beschränkt werden.

4. Man kann jede Ueberhöhung unterlassen, ohne die Sicherheit der Fahrt in der Krümmung selbst bei verhältnissmässig sehr grossen Geschwindigkeiten zu beeinträchtigen,

eine sehr bedeutende Ueberhöhung kann sogar die Standfähigkeit beeinträchtigen, indem sie die Verschiebung der Achsen von der Aussen- zur Innenschiene begünstigt.

5. Der Widerstand aller Arten von Wagen und Maschinen beträgt in Krümmungen von 100 m Halbmesser durchschnittlich 8 kg für die Tonne; diese Zahl kann auf 5 oder 6 kg ermässigt werden, ohne dass man zu Anordnungen greifen braucht, welche die Einfachheit des Baues der Fahrbetriebsmittel und dadurch ihre gewöhnliche Verwendung beeinträchtigen. In Krümmungen von 75 m Halbmesser übersteigt die durchschnittliche Widerstandsziffer nicht 10 kg für die Tonne.

Todtenschau.

Gestorben sind: 1. Ernest Polack, Mitglied der Verwaltungsräthe der Nordspanischen und der Departements-Eisenbahngesellschaft, sowie Offizier der Ehrenlegion, im Alter von 60 Jahren; 2. Azam, Bureauvorstand-Stellvertreter in der Eisenbahndirektion des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten und 3. Alphand, Brücken- und Strassenbau-Generalinspektor a. D., Bautendirektor von Paris und Grosskreuz der Ehrenlegion, im Alter von 74 Jahren.

Urtheile des Reichsgerichts.

Schadenersatzanspruch wegen Verweigerung eines Baukonsenses mit Rücksicht auf die zu befürchtende Kollision des Baues mit einer noch nicht festgestellten Strassenfluchtlinie, wenn die Verweigerung aus anderen Gründen gerechtfertigt war. Während der Kläger mit seinen Anträgen Ersatz des gesammten Schadens verlangt, welcher ihm durch die Verweigerung der Baugenehmigung zugefügt ist und noch zugefügt werden wird, hat das Berufungsgericht im Hinblick darauf, dass durch die am 22. März 1888 erfolgte Offenlegung des Fluchtlinienplanes das Bebauungsrecht des Klägers gesetzlich eingeschränkt und damit die Ausführung des eingereichten Bauprojekts unmöglich wurde, den Klageanspruch nur bezüglich des durch die Verweigerung vor dem 22. März 1888 entstandenen Schadens für berechtigt erklärt und in den Entscheidungsgründen bemerkt, der schädigende Einfluss der Polizeiverfügung beginne mit der Anmeldung der Absicht zu bauen am 21. Februar und ende mit der Offenlegung des Bebauungsplans am 22. März 1888.

Ueber diese Einschränkung des Entschädigungsanspruches glaubt sich nun der Kläger beschweren zu dürfen, indem er zur Begründung seiner Revisionsanschliessung auszuführen sucht, es komme bei der Entschädigungsfrage nur auf den Zeitpunkt der Entstehung des Schadens, nicht auf die spätere Offenlegung des Bebauungsplanes an, und sei daher, da ihm die Bauerlaubniss, falls sie bereits ertheilt gewesen wäre, auf Grund des § 8 des Gesetzes vom 2. Juli 1875 nicht mehr oder doch nur gegen Entschädigung hätte entzogen werden können, die Beklagte, seinem Antrage entsprechend, verpflichtet, ihm allen Schaden zu ersetzen, welcher ihm durch die Entziehung der Baustelleneigenschaft des nunmehr über die Baufluchtlinie hinaus liegenden Grund und Bodens und durch die Beschränkung der Bebauungsfähigkeit des Restgrundstücks entstanden ist. Der hierauf gestützte Angriff kann indessen für zutreffend nicht erachtet werden.

Der Kläger kann Ersatz desjenigen Schadens, welcher ihm durch die am 22. März 1888 erfolgte Offenlegung des Bebauungsplanes und die damit verknüpfte gesetzliche Beschränkung seiner Baufreiheit erwachsen ist, keinesfalls im gegenwärtigen Prozesse, sondern, wenn überhaupt, gemäss §§ 13, 14 des Strassengesetzes vom 2. Juli 1875 nur in den Formen des Enteignungsverfahrens beanspruchen. (Vergleiche Entscheidungen in Civilsachen Bd. 21 S. 216, Bd. 26 S. 267.) Hier kann es sich nur darum handeln, ob und in welchem Umfange Kläger einen Schaden dadurch erlitten hat, dass ihm schon vor dem Eintritte der gesetzlichen Beschränkung der Baukonsens versagt worden ist. Zu vergleichen ist demzufolge der Zustand, in welchem sich das Vermögen des Klägers in Ansehung des Werthes seiner Grundstücke und der zufolge der Fluchtlinienfestsetzung zu erhebenden Ansprüche am 22. März 1888 befunden hätte, falls ihm auf sein Gesuch vom 21. Februar dess. J. der Baukonsens ertheilt worden wäre, mit demjenigen Zustande, welcher am 22. März 1888 infolge der einstweiligen Beanstandung der Bauerlaubniss eingetreten war. Nur soweit sich bei solcher Vergleichung eine Verschlimmerung des Vermögens ergeben würde, könnte von einer Verpflichtung der Beklagten zum Schadensersatze die Rede sein. Ob die Behauptung des Klägers, dass ihm die Bauerlaubniss, falls sie bereits ertheilt gewesen wäre, auf Grund des § 8 des Gesetzes vom 2. Juli 1875 nicht mehr oder doch nur gegen Entschädigung hätte entzogen werden können, in den Vorschriften dieses Gesetzes und namentlich in dessen § 13 irgend welche Stütze findet, kann unerörtert bleiben. Denn wäre dies auch zu bejahen, so würde es sich doch immer um einen durch die Verweigerung der Bauerlaubniss vor der Offenlegung des Bebauungsplans entstandenen Schaden handeln, und diesen Schaden soll die Beklagte nach der Vorentscheidung dem Kläger ersetzen.

Hiernach war die Revisionsanschliessung des Klägers zurückzuweisen.

Auf der anderen Seite ergibt sich schon aus dem Gesagten, dass nach den bisher vorliegenden Feststellungen der Anspruch des Klägers auch mit der in dem Urtheile festgesetzten Beschränkung nicht für begründet erklärt werden durfte.

Ueber die Frage, ob dem Kläger durch die Verweigerung der Bauerlaubniss vor dem 22. März 1888 ein Schade überhaupt entstanden ist, spricht sich der Vorderrichter nicht bestimmt aus, und dieses Ausspruches bedurfte es um so mehr, als der Kläger seinen Anspruch in einem erheblich weiteren Umfange und mit anderen Grundlagen erhoben hatte.

Ungerechtfertigt muss es sodann erscheinen, dass der Vorderrichter den Anfangspunkt des schädigenden Einflusses der Konsensversagung auf den 21. Februar 1888 verlegt, obwohl die polizeiliche Verfügung, durch welche die Bauerlaubniss einstweilen beanstandet und möglicher Weise eine Werthsverminderung der Grundstücke des Klägers herbeigeführt wurde, erst am 28. Februar 1888 erlassen worden ist. Wäre nach Lage der Sache anzunehmen, dass an diesem Tage auch die Bauerlaubniss, falls sie ertheilt sein würde, in die Hände des Klägers kommen musste, so würde sich daraus ein Anfangspunkt für die Schadensberechnung ergeben. Allein für diese Annahme gewähren die Gründe der Vorentscheidung keinen Anhalt. Dabei war zu berücksichtigen, dass nach § 11 der vom Vorderrichter angezogenen Polizeiverordnung vom 21. Oktober 1885 die Polizeibehörde, wenn sie von der einstweiligen Beanstandung der Bauerlaubniss keinen Gebrauch machte, vor Feststellung der Fluchtlinie für den vom Kläger projektirten Bau zunächst den Magistrat anzuhören hatte, sofern nicht vom Kläger, in Gemässheit des dem Berufungsgerichte vorgetragenen Ministerialsreskripts vom 15. Februar 1887, bei der Einreichung seines Baugesuches die Einwilligung der Gemeinde Dortmund zu demselben beigebracht war. Da nun zwischen dem Eingange des Gesuches des Klägers und der Offenlegung des Fluchtlinienplans nur ein Monat lag, so durfte nicht ungeprüft bleiben, ob und zu welchem Zeitpunkt innerhalb dieses Monats die Genehmigung des Baugesuches nach dem ordentlichen Geschäftsgange hätte erfolgen müssen. An einer Feststellung nach dieser Richtung fehlt es. In Ermangelung derselben aber lässt sich nicht beurtheilen, ob und inwieweit der Grund des dem Kläger erwachsenen Schadens in der am 28. Februar erfolgten einstweiligen Beanstandung seines Gesuches oder in der am 22. März 1888 bewirkten Offenlegung des seinem Gesuche entgegenstehenden Fluchtlinienplans zu erblicken ist.

Demgemäss musste das angefochtene Zwischenurtheil aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen werden.

(Urtheil des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 21. Mai 1891 in Sachen H. w. Stadtgemeinde Dortmund.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Im Süddeutschen Eisenbahnverbande (Verkehr zwischen Deutschen Bahnen) sind im Gütertarife Theil II Heft Nr. 1 vom 1. August 1891 (Verkehr Bayern-Elsass-Lothringen) auf Seite 71 die Entfernungen von Oberkotzau nach Dammerkirch auf 637 km und nach Dieuze auf 567 km zu berichtigen.

München, den 22. Dezember 1891. (2615)

Generaldirektion
der K. Bayerischen Staatseisenbahnen.

2. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung des Güterverkehrs auf der Strecke Warmbrunn - Petersdorf. Am 28. Dezember 1891 wird die Eisenbahnstrecke Warmbrunn-Petersdorf mit den neuen Stationen Hermsdorf (Kynast) und Petersdorf (Riesengebirge), welche am 20. Dezember 1891 nach Maassgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 bereits für den Personenverkehr in Betrieb genommen ist, auch

für den Güterverkehr eröffnet. Die Station Petersdorf (Riesengeb.) erhält volle Abfertigungsbefugnisse für die Beförderung von Gütern aller Art, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, die Station Hermsdorf (Kynast) nur solche für Güter, Leichen und lebende Thiere.

Berlin, im Dezember 1891. (MG2616)
Königliche Eisenbahndirektion.

Betriebseröffnung auf der schmalspurigen Sekundärbahn von Oschatz nach Strehla. Am 31. Dezember d. J. wird die von der Station Oschatz der Leipzig-Dresdner Staatseisenbahn ausgehende schmalspurige Sekundärbahn Oschatz-Strehla (11,30 km) dem allgemeinen Verkehr übergeben werden. Der Betrieb erfolgt nach Maassgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom Jahre 1878 sowie der für den Betrieb der Sächsischen Staatseisenbahnen gültigen Reglements und Spezialbestimmungen.

Die Linie Oschatz-Strehla enthält ausser dem Anschlussbahnhofe Oschatz die Haltestellen für Personen- und beschränkten Güterverkehr Schmorkau und Zausswitz, den Personenhaltepunkt Kleinrügeln und den Endbahnhof Strehla.

Die Tarife für den Güter- und Viehtransport sind in den herauszugebenden „Besonderen Bestimmungen und Tarifen für die Beförderung von Gütern bezw. lebenden Thieren etc." auf der genannten neuen Bahnlinie enthalten.

Dresden, den 23. Dezember 1891. (2617)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Eröffnung der Neubaustrecke Lublinitz-Herby. Am 1. Januar 1892 wird die zum Bezirk des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamtes (Breslau-Tarnowitz) zu Breslau gehörige Bahnstrecke untergeordneter Bedeutung Lublinitz-Herby mit dem Bahnhof III. Klasse Herby, der Haltestelle Lissau und dem Haltepunkte Kochanowitz für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr eröffnet. Die Station Herby wird für unbeschränkte Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren, Stück- und Wagenladungsgütern, die Haltestelle Lissau für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Stück- und Wagenladungsgütern eingerichtet. Auf dem Haltepunkte Kochanowitz werden nur Personen und Reisegepäck aufgenommen und abgesetzt. Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist nur der Bahnhof Herby geeignet. Bis auf weiteres werden auf der Strecke Lublinitz-Herby folgende gemischte Züge verkehren:

Ortszeit				Ortszeit		
483	481	485		484	482	486
Gemischte Züge 2.—4. Kl.				Gemischte Züge 2.—4. Kl.		
10.50	7.35	6.12	Abf. Lublinitz . . . . Ank.	1.59	9.54	9.54
11.04	7.49	6.—	Kochanowitz . . .	1.48	9.43	9.43
11.19	8.04	7.—	Lissau	1.37	9.32	9.32
11.34	8.19	7.26	Ank. Herby . . . . Abf.	1.17	9.12	9.12

Es gelangen nur Fahrkarten 2. bis 4. Wagenklasse zur Ausgabe. Die im Verkehr mit den neuen Verkehrsstellen der Frachtberechnung für den Binnenverkehr zu Grunde zu legenden Frachtsätze und Entfernungen — letztere gelten auch für die Berechnung der Preise für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren — enthält der bereits am 1. Dezember d. J. erschienene Nachtrag III zum Binnen-Gütertarife. In den Ausnahmetarif 9 für Eisenerze und eisenhaltige Schlacken sind die Verkehrsstellen Herby und Lissau als Versandstationen aufgenommen worden. Die Ausnahmefrachtsätze für Kohlen etc. sind in dem gleichfalls am 1. Dezember d. J. herausgegebenen Nachtrag II zum Ausnahmetarife für Oberschlesische Steinkohlen etc. enthalten. (2618)

Breslau, den 21. Dezember 1891. Königliche Eisenbahndirektion.

---

3. Fahrplanbekanntmachungen.

Lokal-Personenverkehr. Am 1. Januar 1892 wird der zwischen Sosnitza und der Haltestelle Preiswitz belegene Haltepunkt Preiswitz Dorf, sowie der zwischen der Haltestelle Preiswitz und Orzesche belegene Haltepunkt Ornontowitz für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck eröffnet.

Vom genannten Tage ab werden bis auf weiteres die nachgenannten Züge auf den Haltepunkten Preiswitz Dorf und Ornontowitz anhalten:

751	ab	Preiswitz Dorf	7.21	Ornontowitz	ab	7.53
757	„	„	„	4.30	„	„	4.56
759	„	„	„	7.09	„	„	7.29
752	Ornontowitz	ab	3.14	Preiswitz Dorf	ab	4.02
756	„	„	12.45	„	„	„	1.07
758	„	„	5.26	„	„	„	5.46

Ortszeit.

Breslau, den 21. Dezember 1891. Königliche Eisenbahndirektion. (2619)

---

4. Güterverkehr.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Stationen der Oriental schen und Bulgarischen Eisenbahnen). Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1892 tritt ein Gütertarif in Kraft, welcher eine direkte Abfertigung der Güter von Stationen der Königlich Preussischen, der Königlich Sächsischen und der Königlich Bayerischen Staatsbahnen nach Stationen der Orientalischen Eisenbahnen und der Fürstlich Bulgarischen Staatsbahnen über Hamburg seewärts ermöglicht. Der Tarif enthält Frachtsätze für Stückgut- und Wagenladungssendungen. Bei Anwendung der Frachtsätze wird übernommen: Die Beförderung auf den Deutschen, Orientalischen und Bulgarischen Bahnen, die von der „Deutschen Levantelinie" in Hamburg ausgeführte Seebeförderung, die Vermittelung in Hamburg und in den Orientalischen bezw. Bulgarischen Uebergangshäfen (Salonik, Dedeagatsch, Konstantinopel, Burgas, Varna).

Für wichtige Deutsche Ausfuhrartikel, wie Eisen, Blei, Zink, Cement, Thon, Glas- und Thonwaaren, Papier, Zucker, Spiritus, Garne und Gewebe, Thüringische, Böhmische und Nürnberger Waaren, Mineralwasser usw. sind besonders ermässigte Ausnahmetarife eingerichtet.

Der Tarif enthält auch Reexpeditions-Frachtsätze für solche Sendungen, welche an einen Empfänger in den vorbezeichneten Orientalischen bezw. Bulgarischen Uebergangshäfen adressirt und dort, ohne an den Adressaten des Uebergangshafens ausgeliefert zu werden, mit neuem Frachtbriefe nach einer Binnenstation der Orientalischen und Bulgarischen Bahnen weiterbefördert werden. Bei Einlagerung in den Zollämtern der Uebergangshäfen ist für die Weiterbeförderung eine Frist von 2 Monaten gesetzt. Die Gesammtfracht stellt sich in diesen Fällen nicht höher, als wenn direkte Abfertigung von der Deutschen Versandstation nach der Endbestimmungsstation im Innern der Türkei bezw. Bulgarien stattgefunden hätte. Nur in denjenigen Fällen wird ein Reexpeditionszuschlag von 15 Cts. für 100 kg erhoben, in welchen das Gut nicht bereits auf der Deutschen Versandstation bezw. nicht vor Verlassen des Hamburger Hafens als Reexpeditionsgut bezeichnet war.

Der Tarif, neben welchem derjenige nach Hafenplätzen der Levante vom 1. April 1891 fortbestehen bleibt, kann von den Güter-Abfertigungsstellen zum Preise von 0,75 ℳ oder 0,95 Frcs. das Stück bezogen werden.

Altona, den 21. Dezember 1891. (2620)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. **Badische Staatseisenbahnen.** Mit Wirkung vom 1. Januar 1892 wird der derzeit bestehende Ausnahmefrachtsatz für Schieferthon im Verkehr zwischen Aglasterhausen und Friedrichsfeld von 0,21 ℳ für 100 kg auf 0,17 ℳ ermässigt.

Karlsruhe, den 22. Dezember 1891. (2621)
Generaldirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zum Tarife für den Güterverkehr Waldshut-Ostschweiz ist mit Gültigkeit vom 1. Januar 1892 der IX. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält u. a. neue Frachtsätze für die Stationen der Schweizerischen Südostbahn, eine Neuausgabe des Ausnahmetarifs Nr. 8 für bestimmte Artikel als Frachtstückgut, sowie Aenderungen im Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs Nr. 5 für Steine.

Der Nachtrag kann von unserem Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 22. Dezember 1891. (2622)
Generaldirektion.

Binnengütertarif. Am 1. Januar 1892 werden die Stationen Frauenwaldau, Lammsdorf und Malapane in den für Eisenerze, Kiesabbrände, Puddelofen- usw. Schlacken bestehenden Ausnahmetarif 9 des Binnengütertarifs als Versandstationen aufgenommen. Ueber die Höhe der Ausnahmesätze geben die betheiligten Dienststellen sowie unser Verkehrsbüreau Auskunft.

Breslau, den 29. Dezember 1891. (2623)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Oesterreich. (Herausgabe des Nachtrages 20 zu Tarifheft 2 und des Nachtrages 21 zu Tarifheft 1.) Am 15. Januar 1892 kommen zu den Tarifheften 2 und 1 die Nachträge 20 bezw. 21 zur Einführung. Dieselben enthalten:

Ergänzung der besonderen Bestimmungen für Magdeburg hinsichtlich der Beförderung von Ladungen nach dem Bahnhof Magdeburg Fischerufer.

Anderweite zum grossen Theil ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 für Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate.

Frachtsätze für Güter des Spezialtarifs III zwischen verschiedenen Stationen der Buschtêhrader Eisenbahn und Eisenberg i. S. A., Station der Eisenberg-Crossener Eisenbahn, sowie zwischen Karlsbad der Buschtêhrader Eisenbahn und Blankenhain (Thüringen) der Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn.

Ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 8 (Holz des Spezialtarifs II) zwischen Gera, Leipzig (Eilenb. Bhf.), Plagwitz-Lindenau und Zeitz des Direktionsbezirks Erfurt und verschiedenen Stationen der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einbeziehung der Station Oberbriz der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif 15 (Kaolin etc.).

Die Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen, sowie bei den Verbandsstationen käuflich zu erhalten.

Magdeburg, den 18. Dez. 1891. (2624)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Kohlenverkehr Böhmen - Werrabahn

Der am 1. Januar 1892 in Kraft tretende neue Tarif kann von jetzt ab zum Preise von 45 ₰, bezw. 25 kr. Oe. W. von den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen käuflich bezogen werden.

Meiningen, den 19. Dez. 1891. (2625)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbands - Güterverkehr. Am 1. Januar 1892 treten Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 a, b und c (Holz) für den Verkehr zwischen Battelau und Fussdorf einerseits und Königstein, sowie Pirna andererseits in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, den 21. Dezember 1891. (2626)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Januar 1892 tritt zu dem Tarife vom 1. August 1889 für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Verkehr zwischen Stationen des Bezirks Bromberg einerseits und Stationen der westlichen Staatseisenbahnen andererseits der dritte Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält ausser einzelnen Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften theilweise ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen des Bezirks Altona, für den Verkehr mit Dortmund Rh. des Bezirks Köln (rechtsrheinisch), mit Bernburg und Cönnern des Bezirks Magdeburg, sowie mit Stationen der Strecke Tilsit-Memel des Bezirks Bromberg. Druckstücke des Nachtrages sind durch die Fahrkarten-Ausgabestellen zu beziehen. (2627)

Bromberg, den 17. Dezember 1891.
Königliche Eisenbahndirektion.

Böhmisch - Bayerischer Braunkohlenverkehr. Vom 1. Januar 1892 ab betragen die im Hefte 1. zu Theil V des Oesterr. - Ungarisch - Bayerischen Gütertarifs vom 1. November 1890 für Meiningen und Probstzella enthaltenen Frachtsätze

von	nach Meiningen	nach Probstzella
1. Station der a. pr. Buschtêhrader Eisenbahn		
Komotau	90.0	77.1
2. Stationen der K. K. pr. Auss.-Tepl. Eisenb.-Ges.		
Aussig	104,3	88,2
Brüx	99,7	81,0
Dux	102,3	84,0
Holtschitz-Seestadl	96,7	83,2
Karbitz	104,3	89,0
Mariaschein	104,3	89,0
Schönfeld	104,3	90,0
Schwaz-Kuttowitz	103,6	85.0
Teplitz	104,3	87,0
Triebschitz	98,4	83,0
Türmitz	104,3	89.0
Ullersdorf	103.4	85.0
3. Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen und der in Verbindung mit diesen verwalteten Eisenbahnen.		
Bilin	103,8	84,0
Bruch	100,7	81,0
Brüx	99,7	81,0
Dux-Ladowitz	102,3	84,0
Dux-Liptitz	100,8	84,0
Kosten	103,4	84,0
Oberleutensdorf	97,9	81,0
Ossegg	100,3	81,0
Ossegg-Riesenberg	100,3	81,0
Rosenthal-Graupen	104,6	88,0
Teplitz-Waldthor	104,4	84,0
Trupschitz	101,8	88,2

Mark für 10 000 kg.

München, den 24. Dez. 1891. (2628)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1892 ist zu dem Ausnahmetarife für die Beförderung Niederschlesischer Steinkohlen und Koks nach Stationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen etc. vom 20. März 1889 ein Nachtrag III herausgegeben, welcher neue Frachtsätze für die Versandstation Charlottenbrunn enthält. Druckabzüge des Nachtrages sind durch die betheiligten Güter - Abfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau auf dem hiesigen Stadtbahnhofe Alexanderplatz zu beziehen.

Berlin, den 19. Dezbr. 1891. (MG2629)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1892 ab werden die Stationen Deutzerfeld und Kalk Rh. in den Ausnahmetarif 12 für Blei und Zink etc. einbezogen. Ueber die zur Anwendung kommenden Frachtsätze geben die betheiligten Güter - Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, im Dezember 1891. (MG2630)
Königliche Eisenbahndirektion,
gleichzeitig namens der betheiligten Verwaltungen.

Badisch-Bayerischer Gütertarif. Theil II, vom 1. Juni 1891. Mit Gültigkeit ab 1. Januar 1892 ist die Kilometertafel II, wie folgt, zu berichtigen:

	Seite	Kilometer von	Kilometer auf
Burgbernheim-Wertheim	51	136	125
Ermetzhofen- „	69	126	114
Gossmannsdorf- „	78	92	81
Herrnbergtheim- „	87	113	102
Marktbreit- „	114	102	91
Oberdachstetten- „	141	145	134
Ochsenfurt- „	141	97	85
Steinach- „	177	133	121
Uffenheim- „	186	120	108
Winterhausen- „	195	89	78

München, den 16. Dez. 1891. (2631)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Steinkohlen- etc. Verkehr von Rheinisch-Westfälischen Stationen nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona, Berlin, Bromberg, Erfurt, Magdeburg und des Rheinisch - Niederdeutschen Verbandes. Vom 1. Januar 1892 ab wird die Kokerei Henrichshütte bei Station Hattingen bezw. die Station Hattingen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld in die für den vorbezeichneten Verkehr bestehenden Ausnahmetarife für Sendungen von je 10 000 Kilogramm aufgenommen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güter - Abfertigungsstellen Auskunft.

Köln, den 23. Dezember 1891. (2632)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Oesterreich. Die in dem vom 1. Januar 1892 gültigen Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Koks von den diesseitigen Stationen des Oberschlesischen Grubenbezirks nach den Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn etc. auf Seite 15/16 befindlichen Theilfrachtsätze vom Schnittpunkt bis zu den Empfangsstationen Lieben Oe. N. W. B., Prag Oe. N. W. B. und Vysocan Oe. N. W. B. werden bezüglich des Artikels Steinkohlen vom 1. Januar 1892 ab bis auf weiteres, längstens jedoch bis Ende 1892 auf 37,3 kr. ermässigt.

Breslau, den 22. Dezember 1891. (2633)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Das in unserer Bekanntmachung vom 6. November l. J. angekündigte Heft III A der Südwestdeutsch - Schweizerischen Gütertarife (Verkehr zwischen Badischen Stationen, ausschliesslich Mannheim, einerseits und solchen der Vereinigten Schweizerbahnen andererseits, ist erschienen und kann zum Preise von 1,60 ℳ das Stück von dem diesseitigen Gütertarifbüreau bezogen werden.

Karlsruhe, den 20. Dezember 1891. (2634)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Güterverkehr. Die bereits im Heft B 7 des Rheinisch - Westfälisch-Niederländischen Gütertarifs vom 1. August 1890 enthaltenen Sätze des Schnittpunktes A für Eysden und Gronsveld für den Verkehr mit Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) werden nunmehr

am 1. Januar 1892 eingeführt. Gültig von demselben Tage wird ein Nachtrag I zum Heft A 7 des bezeichneten Tarifs herausgegeben; derselbe enthält ausser Berichtigungen direkte Frachtsätze für die Stationen Dremen, Heinsberg und Randerath des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrhein.) sowie für verschiedene Stationen dieses Bezirks für den Verkehr mit Eysden und Gronsveld, Stationen der Lüttich - Maestrichter Eisenbahn.

Der im Heft C 7 des bezeichneten Tarifs enthaltene Satz des Spezialtarifs I Harkorten - Gronsveld wird am 15. Februar k. J. von 0,54 in 0,94 berichtigt. Nähere Auskunft ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen.

Elberfeld, den 23. Dezbr. 1891. (2635)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch - Südwestdeutscher Verkehr. Die Station Bad Nauheim der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover wird mit Gültigkeit vom 1. Januar 1892 in den Niederländisch-Südwestdeutschen Verkehr einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Köln, den 22. Dezember 1891. (2636)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Kgl. Württemb. Staatseisenbahnen. Lokalgütertarif betreffend. Zu dem Lokalgütertarif für die Württemb. Staatseisenbahnen vom 1. Dezember 1890 kommt mit Gültigkeit vom 29. Dezember d. J. der III. Nachtrag zur Einführung, welcher Beförderungsbestimmungen und Frachtsätze für die an der Eisenbahn Nagold-Altensteig gelegenen Stationen Rohrdorf, Ebhausen, Berneck und Altensteig enthält.

Die Abgabe des Tarifs erfolgt unentgeltlich.

Stuttgart, den 23. Dezember 1891. (2637)
K. Generaldirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Am 1. Januar 1892 tritt an Stelle und unter Aufhebung des Tarifhefts „Theil II“ vom 1. Februar 1888 nebst Nachträgen ein neues gleichbenanntes Tarifheft, enthaltend besondere Bestimmungen und Tarifvorschriften, sowie ferner der Nachtrag VI zu dem Tarif für den Güterverkehr mit der Station Basel, enthaltend neben Aenderungen und Ergänzungen Frachtsätze für die neu aufgenommene Station Fahr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) in Kraft.

Exemplare der vorbezeichneten Drucksachen sind bei den betheiligten Dienststellen käuflich zu haben.

Köln, den 24. Dezember 1891. (2638)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Saarkohlenverkehr nach Frankreich. Am 15. Februar 1892 tritt zu dem Saarkohlen - Ausnahmetarife Nr. 21 vom 1. Juni 1889 für den Verkehr nach Frankreich der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält Schnittsätze für in den Verkehr aufgenommene Grubenstationen, sowie für Französische Stationen neu eröffneter Linien, Aenderungen Französischer Stationsnamen, geringe Frachterhöhungen für einzelne Französische Stationen und die Aufhebung der Frachtsätze für die Station Autreville-Harmonville.

Der Tarifnachtrag wird an die Besitzer des Haupttarifs unentgeltlich verabfolgt.

Köln, den 24. Dezember 1891. (2639)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Pfälzische Eisenbahnen. Pfälzischer Lokal-Güterverkehr. Am 1. Januar 1892 gelangen zur Einführung:

1. Nachtrag I zum Lokal-Gütertarif der Pfälzischen Eisenbahnen;
2. der III. Nachtrag zum Tarife für die Beförderung von Personen usw., sowie Gütern auf den schmalspurigen Lokalbahnen Ludwigshafen a/Rhein-Darmstadt und -Gross-Karlbach.

Ludwigshafen a. Rh., den 23. Dez. 1891.
Die Direktion.
von Lavale. (2640)

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verbands-Güterverkehr. Vom 1. Januar 1892 ab werden die Anstossbeträge bezw. Frachtsätze für Marquartstein auf Seite 20, 101, 237 und 242 des Heftes 2 zu Theil III des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifs vom 1. Juni 1891 um 0,03 ℳ für 100 kg gekürzt.

München, den 22. Dezember 1891. (2641)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Staatsbahn-Verkehr Hannover-Magdeburg und Magdeburg - Oldenburg. Am 1. Januar 1892 kommen für Seife in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg zur überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern von Halle a S., Leipzig (Magdbg. Bhf.) und Magdeburg nach Bremen, Bremerhafen, Cuxhaven, Geestemünde, Harburg (H. und U. E.), Brake, Elsfleth und Nordenham Ausnahme - Tarifsätze zur Einführung, über deren Höhe die Güter-Abfertigungsstellen der genannten Stationen, sowie die Verkehrsbüreaus der betheiligten Verwaltungen Auskunft ertheilen.

Magdeburg, den 23. Dezember 1891. (2642)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Thüringisch-Bayerischer Güterverkehr. Am 1. Januar 1892 treten für die Beförderung von Schleifholz des Ausnahmetarifs 2 C direkte Frachtsätze zwischen Grafing und Zorneding einerseits und Schwarza andererseits in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsstationen.

Erfurt, den 22. Dezember 1891. (2643)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Bromberg-Erfurt. Am 1. Januar 1892 tritt ein neuer Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen des Direktionsbezirks Bromberg und einigen Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn und Ostpreussischen Südbahn einerseits und den Stationen des Direktionsbezirks Erfurt, der an diesen Bezirk anschliessenden Thüringischen Privatbahnen, sowie der Zschipkau-Finsterwalder und der Dahme-Uckroer Eisenbahn andererseits in Kraft, durch welchen der seitherige Tarif vom 1. Juni 1886 nebst Nachträgen ersetzt und aufgehoben wird.

Der neue Tarif enthält gegenüber den bis jetzt bestehenden Tarifsätzen zahlreiche Frachtermässigungen, theilweise jedoch auch geringe Frachterhöhungen. Zu den letzteren gehört auch die Aufhebung des Ausnahmetarifs 19 für Dextrin, Kartoffelmehl, Stärke etc., dessen Sätze durch die regelrechten Sätze des Spezialtarifs I ersetzt werden.

Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Februar 1892 in Gültigkeit.

Der Tarif ist zum Preise von 3,75 ℳ für das Stück von den Güter- und Eilgut-Abfertigungsstellen zu beziehen.

Erfurt, den 24. Dezember 1891. (2644)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckar-Oberhessischer Verkehr. Am 1. Januar k. J. gelangt ein direkter Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Main-Neckar - Oberhessischen Verkehr zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen.

Giessen, den 21. Dezember 1891. (2645)
Gr. Direktion
der Oberhessischen Eisenbahnen.

Frankfurt a.M.-Gustavsburg etc.-Bayerischer Güterverkehr. Am 1. Januar k. J. treten für die Beförderung von Petroleum im Verkehr der Bayerischen Stationen Gemünden, Hammelburg, Karlstadt und Wernfeld neue Frachtsätze in Kraft, welche bei den Güterabfertigungsstellen der Verbandstationen zu erfahren sind.

Frankfurt a. M., den 22. Dez. 1891. (2646)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Nord-Ostsee - Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1892 tritt zum vorbezeichneten Verbandsgütertarif der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der „Besonderen Tarifvorschriften“, des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen usw., des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife. Ferner wird durch diesen Nachtrag die Station Altona in den Ausnahmetarif Nr. 7 für Dextrin, Kartoffelmehl, Stärke usw., zur überseeischen Ausfuhr bestimmt, einbezogen.

Exemplare des Nachtrags können — soweit der Vorrath reicht — durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen unentgeltlich bezogen werden.

Altona, den 26. Dezember 1891. (2647)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Kombinirter Schiffs- und Bahnverkehr. Die mit Umschlag in Wien gültigen Frachtsätze des Getreideausnahmetarifes Nr. V Donau-Basel, -Schaffhausen, -Singen, -Konstanz bleiben — ebenso wie jene des Passauer Umschlags — auch vom 1. Januar 1892 bis auf weiteres in Kraft.

München, den 19. Dezember 1891. (2648)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Staatsbahnverkehr Altona-Magdeburg. Mit sofortiger Gültigkeit kommen für Seife zur überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht im Verkehr von Halle a. S., Leipzig (Magdeburger Bahnhof) und Magdeburg nach der Station Hamburg B. ermässigte Frachtsätze zur Einführung, welche bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren sind.

Altona, den 21. Dezember 1891. (2649)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Fortsetzung der amtlichen Bekanntmachungen auf Seite XV vom Inhalt.

Nr. 24. Jahrgang 1891. Berlin, am 30. Dezember 1891.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. Dezember Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.										
A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:										
1	A A u. P D	3798 46	1	Ballen	Kunstwolle? —	125	1	Lübeck Güterverwalt.	Lübeck-Büchener	am 10/12. aus Wagen 4459 Altona.
2	A B	387	1	Kiste	Tabak —	30	2	Köln Ger.	Linksrh. Köln	
3	A C	3	1	Kollo	Speck —	287	3	Mariembourg	Grand Central Belge	
4	A F	22	1	Kiste	leer —	24	4	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Bromberg	beschr.: Sommerfeld 7/12. 91.
5	A L	710	1	Ballen	Manufakturw. —	16	5	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
6	A L	13	1	Kiste	leer —	7	6	Magdeburg Centr.	K. E.-D. Magdeburg	
7	A S	—	1	Kollo	Guss —	26	7	Trier r. M.	Linksrh. Köln	
8	A W	—	1	—	Harras —	50	8	Leipzig Dresd. Bhf.	Sächsische Stsb.	
9	B	5	1	Sack	Holzwaare —	26	9	Stadtoldendorf	K. E.-D. Magdeburg	
10	B L	9190	1	Kiste	leer —	20	10	Leipzig	K. E.-D. Erfurt	
11	C A G	417	1	Fass	leer —	14	11	Dresden N. Schles. Bhf.	Sächsische Stsb.	
12	C B P	223	1	„	leer —	6	12	„	„	
13	C G B	518	1	„	leer —	34	13	„	„	
14	C K	—	3	Kisten	leer —	85	14	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Bromberg	
15	D	—	1	Sack	Erdbeerpflanzen —	11	15	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
16	D	—	3	—	eis. Grapen ohne Griffe	60	16	Dirschau	K. E.-D. Bromberg	
17	E D S	2742	1	Bund	5 Stangen Stahl —	42	17	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
18	F	1/2	7	Körbe	Margarine —	77	18	Simpelveld	Grand Central Belge	
19	F L	700	1	Pack	Flanschen —	13	19	Berlin	K. E.-D. Erfurt	
20	F N	—	1	Kiste	leer —	28	20	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Bromberg	
21	F S	11	1	Sack	Kartoffeln —	100	21	Berlin	K. E.-D. Erfurt	
22	G C	2	1	Pack	Hanf —	2	22	Luckenwalde	„	
23	G C	725	1	Kiste	? —	3	23	Hanau	K. E.-D. Frankf. a/M.	
24	G K	1	1	Stück	eis. Rohr —	111	24	Linden K.	K. E.-D. Hannover	
25	G T	4865	1	Kiste	leere Weinflaschen —	60	25	Elbing	K. E.-D. Bromberg	
26	G V	9 35	1	„	leer —	12	26	Magdeburg C.	K. E.-D. Magdeburg	
27	G W	511	1	Korb aus span. Rohr	neu, leer —	5	27	Rheda	K. E.-D. Hannover	beschr.: Bochum.
28	H	21	1	—	Rohrpuppe —	1,5	28	Berlin	K. E.-D. Erfurt	
29	H A	—	1	Kiste	leer —	26	29	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Bromberg	
30	Æ	4479	1	Petrol.-Fass	leer —	26,5	30	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	bekl.: Brakwede-Hannover.
31	Æ & Co.	1079	1	Kiste	Patent-Feueranzünder	103	31	Alfeld	„	beschr.: Alfeld.
32	H H	10065	1	„	Chemikalien —	19,5	32	Schlawe	K. E.-D. Bromberg	
33	J	1	1	—	Ofentheil(Kastentheil)	3	33	Altona	K. E.-D. Altona	
34	J L L C	—	1	Kiste	leer —	35	34	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Bromberg	
35	J M	3468 845	1	Fass	ansch. Petroleum —	173	35	Stolp	„	
36	J W	—	3	Kisten	leere Gänsekisten —	80	36	Berlin Ostbhf.	„	
	K H	—	1	Kiste		28				
	J W	—	1	„		38				
37	K	I II	2	Kisten	leer —	—	37	Frankfurt a M. Staatsb.	K. E.-D. Frankf. a M.	bezettelt: Frankfurt a/M.-Pfungstadt.
38	K T R	—	3	Körbe	Margarine —	33	38	Simpelveld	Grand Central Belge	
39	L O	—	2	—	Füllofentheile —	7	39	Stolberg M.	Linksrh. Köln	
40	M	—	5	Stück	Eisenrohre —	172	40	M.-Gladbach	„	
41	M R	1	1	Korb	Kleider u. Wäsche —	24	41	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
42	M S	1014/1015	2	Kisten	leer —	20	42	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
43	M S C J C	31 1	2	Pack	alte Zuckersäcke —	27 23,5	43	Eisleben	K. E.-D. Frankf. a/M.	
44	M S C	1640	1	Fass	gefüllt —	—	44	Frankfurt a M. Staatsbhf.	„	bez.: Mainz-Dresden.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
45	N	1 u. 3	2	Eierkisten	leer —	58	45	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
	H	—	2	„	leer —					
46	N L (mit blau beschrieben)	—	1	längl. neues Butterfass	leer —	4	46	Bad Nauheim	K. E.-D. Hannover	
47	O S	22	2	Stück	Blechtafeln —	19	47	Simmern	Linksrh. Köln	
48	P	—	1	—	eis. Deckel für Heerd oder Ofen	1.5	48	Rinteln	K. E.-D. Hannover	
49	R E	419	1	Kiste	4 Stück ovale kupf. Wärmeflaschen	18	49	Crefeld	Linksrh. Köln	
50	S	1	1	Sack	Wäsche —	29	50	Berlin L.	K. E.-D. Altona	beschr. Berlin.
51	S	2	1	Wanne	leer —	6	51	„	„	
52	S	—	5	Kisten	Satzkisten —	128	52	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
53	S K	314	1	Fass	leer —	17	53	Dresden N. Schles. Bhf.	Sächsische Stsb.	
54	V S	12	1	Ballot	Hanf —	7,5	54	Esslingen	Württemberg. Stsb.	
55	W	—	1	—	Ofenfuss —	1,5	55	Horb	„	
56	W A	12	2	Kisten	leer —	?	56	Osterwald	K. E.-D. Hannover	ab Bremen eingeg.
	W K	618								
57	W C	-	1	Sack	gebr. Gerste —	50	57	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
58	W K A B	—	1	„	? —	43	58	Altona	K. E.-D. Altona	
59	W K	12043	1	Ballen	Hanfnesselkraut —	106	59	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
60	Z F	--	3	Pack	gebr. leere Säcke —	64,5	60	Königszelt	K. E.-D. Berlin	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
61	Gebr. B	4873	1		Kinderspielwagen —	10	61	Rostock	Meckl. Friedr. Frzb.	
62	A B Brandt		2	Säcke	Kartoffeln —	77	62	Hamburg Sternschanze	K. E.-D. Altona	
63	Clausnitzer	—	1	Fass	leer —	20	63	Dresden N. Schles. Bhf.	Sächsische Stsb.	
64	Burghoff		1	Pack	leere Säcke —	29	64	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
65	Evrard	23152	2	—	Decken —	—	65	Gerpinnes	„	
66	J Fuchs	282	1	gebr. Bierfass	leer —	40,5	66	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
67	Grumbt	94	1	Fass	leer —	12	67	Dresden N. Schles. Bhf.	Sächsische Stsb.	
68	Harmann	1	1	—	Decke —	49	68	Berlin L.	K. E.-D. Altona	
69	Hegermann Königsberg	—	1	Sack	Kohlrüben —	38	69	„	„	
70	Herms Neumünster	—	1	Geb.	leer —	—	70	Neumünster	„	
71	Israel	6	1	Fass	leer —	23	71	Dresden N. Schles. Bhf.	Sächsische Stsb.	
72	Klrh.	—	1	—	Decke —	—	72	M.-Gladbach	Linksrh. Köln	
73	G. Kurz (Brandzeichen)	—	1	¼ Tonne	leeres Bierfass —	17	73	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
74	Leuschner	1871	1	Fass	leer —	14	74	Dresden N. Schles. Bhf.	Sächsische Stsb.	
75	Meuren	—	1	Rolle	Eisendraht —	—	75	Aix M.	Grand Central Belge	
76	Naumann	—	1	Fass	leer —	16	76	Dresden N. Schles. Bhf.	Sächsische Stsb.	
77	Riedel	803	1	„	leer —	12	77	„	„	
78	Schilling	309	1	„	leer —	30	78	„	„	
79	Schlösser	—	1	Kiste	leer —	30	79	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Bromberg	
80	Schützenhaus Leipzig	4611	1	Fass	leer —	22	80	Dresden N. Schles. Bhf.	Sächsische Stsb.	
81	Schulze	117	1	„	leer —	21	81	„	„	
82	Traube	506	1	„	leer —	15	82	„	„	
83	Wehrden	1504	1	Kollo	Eisenw. —	24	83	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
84	Zieger	256	1	Fass	leer —	21	84	Dresden N. Schles. Bhf.	Sächsische Stsb.	
	„	258	1	„	leer —	21				
					C. Güter m. Numm. bez.:					
85	roth	1	1	—	Ofentheil —	—	85	Leutzsch	K. E.-D. Erfurt	
86	—	III	1	—	Ofentheil (Untersatz)	26	86	Herford	K. E.-D. Hannover	beschr. Herford.
87	—	20	1	—	Gitter —	—	87	Berlin	K. E.-D. Erfurt	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
88	roth ⌀	—	1	—	eis. Ofenrohr —	0,5	88	Wilsnack	K. E.-D. Altona	
89	rothes Zeichen	—	2	Bund	eis. Schaufeln —	45	89	Wilster	„	
90	weisser Strich	-	1	„	Rundeisen —	25	90	Göttingen	K. E.-D. Hannover	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
91	—	—	1	—	kief. Bahnschwelle	— 74	91	Filehne	K. E.-D. Bromberg	
92	—	—	1	Bund	eis. Band	— 7	92	Ulm	Württemberg. Stsb.	
93	—	—	2	—	Bretter (2,50+0,12, 3,00+0,12)	—	93	Hamburg Sternschanze	K. E.-D. Altona	
94	—	—	1	Parthie	Bretter, versch. Längen	—	94	Altenbeken	K. E.-D. Hannover	am 13/12. auf d. Strecke gefunden.
95	—	—	2	Butterkübel	alt und leer	— 5	95	Rheda	„	
96	—	—	1	Kollo	eis. Dachfenster	— 40	96	Karthaus	Linksrh. Köln	jeder Ring hat 1 kl. Etiquet: Nr. 20 resp. 21 geglüht.
97	—	—	2	Ringe	Draht	— 12,5	97	Oberröblingen a. S.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
98	—	—	1	Tafel	Eisenblech, 47 cm lg., 41 cm br.	—	98	Werbig	K. E.-D. Bromberg	
99	—	—	1	Kollo	3 Eisenkugeln	— 23,5	99	Berlin H.	K. E.-D. Altona	
100	—	—	1	Bund	Fassbänder	— —	100	Spandau L.	„	
101	—	—	2	Fässer	leer	— —	101	Hanau	K. E.-D. Frankf. a/M.	
102	—	—	2	—	eis. Gestelle	— 17	102	Dirschau	K. E.-D. Bromberg	
103	—	—	1	Sack	Holzkohlen	— 23	103	Gernrode a/H.	K. E.-D. Magdeburg	
104	—	—	1	—	kl. vierkantiger Holzverschlag	8	104	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
105	—	—	1	Bund	Hufeisen	— 10	105	Bremen	K. E.-D. Hannover	
106	—	—	1	Sack	Kartoffeln	— 35,5	106	Hamburg Sternschanze	K. E.-D. Altona	
107	—	—	7	Körbe	leer	— —	107	Breslau Märk.	K. E.-D. Berlin	aufgef. i. Wg. 6099 Köln l. am 20/9.
108	—	—	1	—	Kuppelungsöse	— —	108	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Bromberg	
109	—	—	1	Sack	Lumpen	— 32	109	Ulm	Württemberg. Stsb.	
110	—	—	1	—	Maschinenkurbel	— 2,5	110	Stolp	K. E.-D. Bromberg	
111	—	—	1	—	Messingdeckel vom Wasserschiff eines Ofens	—	111	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
112	—	—	4	offen	Messingröhrchen	— 1	112	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	die Röhrchen sind ca. 60 cm lg. u. 0,5 cm dick.
113	—	—	2	Kolli	eis. Ofentheile	— 142	113	Elbing	K. E.-D. Bromberg	
114	—	—	1	—	eis. Pferderaufe	— 4,5	114	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
115	—	—	1	—	Pflugschaar	— 2,5	115	Verden	K. E.-D. Hannover	die Platte ist 30 cm br., 28 cm lg. u. 5 mm dick.
116	—	—	1	—	eis. Platte	— 7	116	Waiblingen	Württemberg. Stsb.	
117	—	—	1	Bund	Reifeisen	— 7,5	117	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
118	—	—	1	„	30 wilde Rosenstöcke	8	118	Hamburg Sternschanze	K. E.-D. Altona	
119	—	—	1	„	Rundeisen	— 18	119	M.-Gladbach	Linksrh. Köln	
120	—	—	1	—	Sackkarre	— —	120	Vienenburg	K. E.-D. Magdeburg	
121	—	—	1	—	Sackkarre	— —	121	Stassfurt	„	
122	—	—	1	—	Sackkarre	— —	122	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
123	—	—	1	Pack	leere Säcke	— 19,5	123	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
124	—	—	1	Sack	leere Säcke	— 26	124	Frankfurt Stsb. Eilg.-Abf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
125	—	—	1	—	Schiebkarrenrad	— —	125	Kiel	K. E.-D. Altona	
126	—	—	1	—	Schlüsselbrett oder Brett zum Ringwerfen	2	126	Göttingen	K. E.-D. Hannover	
127	—	—	1	—	Schloss	— —	127	Königsberg	K. E.-D. Bromberg	
128	—	—	1	—	Schraubenschlüssel	— —	128	Hamburg B. Eilg.	K. E.-D. Altona	
129	—	—	1	Bündel	bestehend aus zwei Schwengeln mit eis. Ketten	—	129	Leinhausen	K. E.-D. Hannover	
130	—	—	85	Bund	Seegras	— —	130	Herbesthal	Linksrh. Köln	
131	—	—	1	—	Seil	— —	131	Gemünden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
132	—	—	1	Bund	4 Seile	— —	132	„	„	
133	—	—	1	Sackzeug	1 Sense	— —	133	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Bromberg	
134	—	—	1	Bund	Stroh	— 3	134	Hamburg Sternschanze	K. E.-D. Altona	
135	—	—	3	—	Tabak	— 69,5	135	Charleroi (Ville-Bane)	Grand Central Belge	
136	—	—	2	—	Taue	— 9,5	136	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
137	—	—	1	—	vierrädriges hölz. Untergestell zu einem Kasten od. dgl.	7	137	Allenstein	K. E.-D. Bromberg	
138	—	—	1	—	Wagentritt u.	11	138	Grossenhain C.-G.	Sächsische Stsb.	
			1	—	Kette	3				
139	—	—	1	—	Windekette	— 18	139	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
140	—	—	1	Bund	Winkeleisen	— 5	140	M.-Gladbach	Linksrh. Köln	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

1	A F	1	1	Kiste	unbekannt	— 82	1	Znaim	Oe.N.-W.u.S.-N.V.-B.	seit 25/11.
2	ℛ	14257	1	Sack	Nüsse	— 52	2	Lissa	„	„ 26/11.
3	B	55/56	2	Stück	Häute	— 126	3	Trautenau	„	„ 18/11.
4	B K S	845	1	Ballen	Barchent	— 16,5	4	Pulkau	„	„ 5/11.

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
5	B L Z	737 731	1 1	Kiste „	Candis	57	5	Stockerau	Oe.N.-W.u.S.-N. V. B.	seit 9 11.
6	C	—	1	Sack	Erdäpfel und Aepfel	72	6	Lieben	„	„ 24/11.
7	C H P	1868	1	Fass	unbekannt —	129	7	Wien	„	„ 23/11.
8	E	—	2	Bund	Waschmaschine —	19	8	Iglau	„	„ 14/11.
9	E H E Z	—	3	„	Cottone —	106	9	Hohenelbe	„	„ 12/11.
10	E P	12/969	1	Sack	Erdäpfel —	65	10	Starkenbach	„	„ 2/11.
11	G	6209	1	Kiste	unbekannt —	307	11	Wien	„	„ 7/11.
12	G O	13	2	Stück	eis. Wellen —	225	12	Iglau	„	„ 21/11.
13	H	4	50	Brode	Zucker —	320	13	Turnau	„	„ 22/11.
14	H P	—	2 3	Bund Stück	Eisentheile — Zahnräder —	64	14	Tinist	„	„ 27/11.
15	H R	—	1	Ballen	Manufakte —	9	15	Wisocan	„	„ 27/11.
16	J	—	1	Sack	Erdäpfel und Aepfel	43	16	Lieben	„	„ 24/11.
17	J B	62	1	Ballen	Schaffelle —	33	17	Reichenberg	„	„ 15/11.
18	J C	54	1	Fass	unbekannt —	78	18	„	„	„ 26/11.
19	J K	—	1	Säcke	Säcke —	91	19	Chotebor	„	„ 25 11.
20	K S	—	1	Sack	Kraut —	50	20	Nimburg	„	„ 26/11.
21	J L	3	1	Koffer	unbekannt —	15	21	Wisocan	„	„ 30/11.
22	J M	296/97	2	Kisten	unbekannt —	189	22	Prag	„	„ 9/11.
23	J S	—	2	Stück	Bäckerschaufeln —	1,5	23	Iglau	„	„ 5/11.
24	J S C	16	16	Bund	Garn —	144	24	Hlinsko	„	„ 14/11.
25	J T	1911	1	Kiste	unbekannt —	106	25	Kolin	„	„ 18/11.
26	K	—	2	Bund	Schaufeln —	13	26	Schatzlar	„	„ 5/11.
27	L A	—	2	„	Cottone —	38	27	Hohenelbe	„	„ 12/11.
28	O M	—	1	Sack	Knoblauch —	28	28	Königgrätz	„	„ 2/11.
29	O W W R	303	1	Kiste	unbekannt —	20	29	Liboch	„	„ 17/11.
30	P	834/5 837, 841	4	Ballen	Häute —	118	30	Leitmeritz	„	„ 30/11.
31	P D	1	1	Pack	Baumwollwaare —	14	31	Königgrätz	„	„ 20/11.
32	Pp	81	1	Kiste	unbekannt —	43	32	Josefstadt	„	„ 17/11.
33	P R	376	1	Korb	Spezereien —	19	33	Chwala-Pocernitz	„	„ 21/11.
34	R	II	1	Kiste	unbekannt —	28	34	Prag	„	„ 6/11.
35	R	—	1	Rolle	Juteleinwand —	44	35	„	„	„ 30/11.
36	S	—	8	Bund	Gusshüre —	37	36	Oberhollabrunn	„	„ 18/11.
37	S G L	—	1	Ballen	Papier —	38	37	Trs. Jedlersee	„	„ 4/11.
38	S S	1312	1	Kiste	unbekannt —	21	38	Pardubitz	„	„ 4/11.
39	V R V K	—	2	Körbe	Obst —	80	39	Königgrätz	„	„ 29/11.
40	W	1	1	Fass	Heringe —	5	40	Wien	„	„ 4/11.
41	W	2	2	Fässer	unbekannt —	10	41	Kolin	„	„ 24/11.
42	W	2717	1	Kiste	unbekannt —	67	42	Oberhollabrunn	„	„ 12/11.
43	Michael Müller	—	1	Ballen	leere Säcke —	21	43	Trautenau	„	„ 10/11.
44	Schwarzer Simon	—	1	„	leere Säcke —	21,5	44	Trs. Jedlersee	„	„ 5/11.
45	—	1	2	Stück	Leinen —	7	45	Wien	„	„ 10/11.
46	—	1111	1	Sack	Soda —	50	46	Zellerndorf	„	„ 30/11.
47	—	5696	1	Bund	Rundeisen —	85,5	47	Reichenberg	„	„ 4/11.
48	—	25786	1	Stück	Brett —	5	48	Trs. Jedlersee	„	„ 1/11.
49	—	—	1	Ballen	Betten —	3,5	49	Wien	„	„ 28/11.
50	—	—	1	Stück	Blechwaare —	2	50	Königgrätz	„	„ 24/11.
51	—	—	1	—	eis. Brunnenrohr —	35	51	„	„	„ 2 11.
52	—	—	1	Sack	Chilesalpeter —	95	52	Tetschen	„	„ 25/11.
53	—	—	2	Säcke	Erdäpfel —	155	53	Nimburg	„	„ 30/11.
54	—	—	2 1	„ Sack	Erdäpfel — Erdäpfel —	104 27	54	Wien	„	„ 28/11.
55	—	—	1	Fass	leer —	75	55	Iglau	„	„ 13/11.
56	—	—	2	Säcke	Holzkohle —	27	56	Wien	„	„ 18/11.
57	—	—	1	Kiste	unbekannt —	63	57	Goltsch-Jenikau	„	„ 29/11.
58	—	—	1 1	„ Sack	unbekannt — Kartoffeln —	117	58	Wien	„	„ 2/11.
59	—	—	1	Koffer	unbekannt —	32	59	„	„	„ 23/11.
60	—	—	1	Korb	unbekannt —	25	60	Kolin	„	„ 10/11.
61	—	—	1	Sack	Malzkeime —	18	61	Königgrätz	„	„ 17/11.
62	—	—	1	Milchkanne	leer —	6	62	Zellerndorf	„	„ 23/11.
63	—	—	1	„	leer —	6	63	„	„	„ 27/11.
64	—	—	1	„	leer —	6	64	„	„	„ 27/11.
65	—	—	1	Sack	Samen —	57	65	Iglau	„	„ 30/11.
66	—	—	1	„	Zwiebeln —	35	66	Geiersberg	„	„ 17/11.
67	—	—	33	Säcke	Zwiebeln —	132	67	Gundersdorf	„	„ 30/11.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt, betr. Deutsche Verkehrs-Blätter und Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung, bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Made in Italy

06-13 BIG

8 032919 991855

www.colibrisystem.com

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 082151876